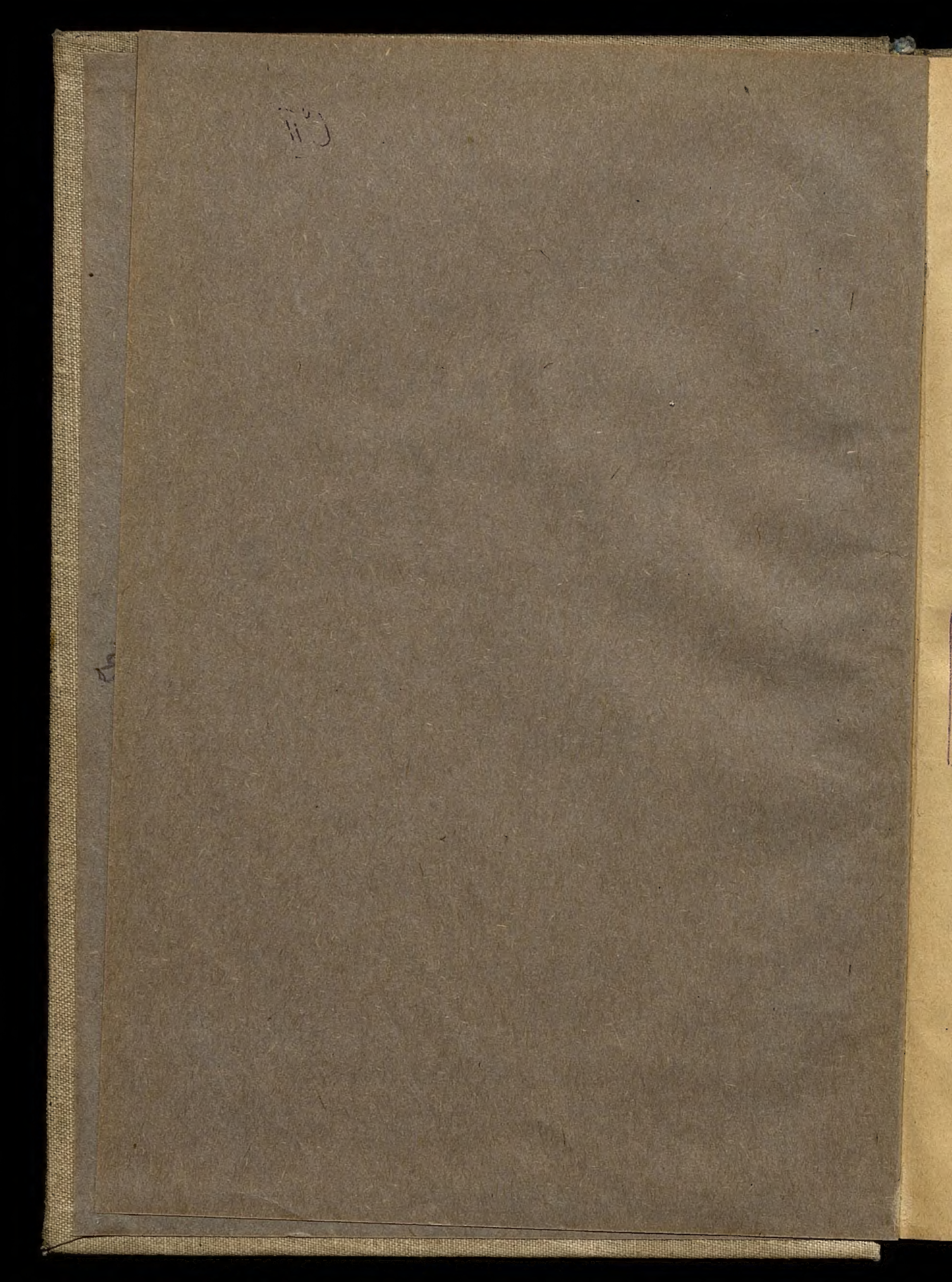
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

В ВАЖНЕЙШИХ ДОКУМЕНТАХ

ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ
1940

1950

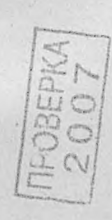
29/XI



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ВАЖНЕЙШИХ ДОКУМЕНТАХ

СБОРНИК

составил С. О. КРИЧЕВСКИЙ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва — 1940

Сборник представляет собой систематизированные материалы, характеризующие борьбу партии и правительства за подъем железнодорожного транспорта.

Книга может служить пособием для студентов институтов, техникумов, курсов железнодорожного транспорта и для командиров железных дорог, изучающих историю развития транспорта.

К—82

В подборе материала для сборника участвовали члены кафедры «Экономика транспорта» ЛИИЖТ.

Все правительственные постановления, включенные в настоящий сборник, взяты из собрания узаконений и распоряжений рабоче-крестьянского правительства РСФСР и из собрания законов и распоряжений рабоче-крестьянского правительства Союза Советских Социалистических Республик.

Цена 4 р. 50.
Преплет 1 р. 50 к.

Редактор *И.В. ИВЛИЕВ*

Техн. редактор *В. В. ОРЛОВА*

Сдано в набор 4/II 1940 г.
Подписано к печати 7/X 1940 г.
Форм. бум. $60 \times 92^1/_{16}$. Объем $17^1/_2$ п. л.
25 уч.-авт. л. 68320 зн. в 1 п. л.
Тираж 7000 экз. ЖДИЗ 75220.
Зак. 1065. А-30415

1-я тип. Трансжелдориздата.
Москва, Б. Переяславская, 46.

ВВЕДЕНИЕ

На основе выполнения Сталинских пятилеток Союз ССР осуществил главнейшую и решающую задачу — завершение технической реконструкции всего народного хозяйства.

Во втором пятилетии коренным образом обновился производственно-технический аппарат страны.

Союз ССР превратился в независимую экономически страну, обеспечивающую свое хозяйство и нужды обороны всем необходимым техническим вооружением.

На основе победоносного выполнения пятилетнего плана и достигнутых успехов социализма Союз ССР вступил в третьем пятилетии в новую полосу развития — в полосу завершения строительства бесклассового социалистического общества и постепенного перехода от социализма к коммунизму.

Осуществление технической реконструкции народного хозяйства позволило обеспечить железнодорожный транспорт страны социализма современными техническими средствами и ликвидировать его вековую техническую отсталость.

Социалистический железнодорожный транспорт Союза ССР является теперь передовой отраслью народного хозяйства, обеспечивающей надежные связи между отдельными районами страны и укрепляющей дело обороны социалистического государства.

Насколько велико значение железнодорожного транспорта в социалистическом хозяйстве страны, видно из следующих исторических документов нашей партии.

В постановлении ЦК ВКП(б) «О политотделах на железнодорожном транспорте» дана следующая характеристика его значения в системе народного хозяйства:

«Железнодорожный транспорт является главным нервом экономической жизни страны, материальной опорой для связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, между различными областями СССР, наконец — для связи между тылом и фронтом. Ослабление железнодорожного транспорта, перебои в его работе означают ввиду этого ослабление всего народного хозяйства, ослабление и подрыв обороноспособности страны» (из постановления ЦК ВКП(б) «О политотделах на железнодорожном транспорте» 10 июля 1933 г.).

В своей речи на приеме в Кремле работников железнодорожного транспорта 30 июля 1935 г. товарищ Сталин сказал, что «существование и развитие нашего государства, превосходящего по своим размерам любое государство мира, в том числе и Англию с ее колониями (не считая доминионов), — немыслимо без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего громадные области нашей страны в одно государственное целое. Развитие народного хозяйства такого громадного государства невозможно без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего и цементирующего в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающего им сырье и продовольствие. Англия, как государство, была бы немыслима без первоклассного морского транспорта, связывающего в единое целое ее многочисленные территории. Точно также СССР, как государство, был бы немыслим без первоклассного железнодорожного

транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР».

Исключительно велико оборонное значение железнодорожного транспорта СССР. О зависимости обороноспособности армии и флота от развития транспорта и средств сообщения Ф. Энгельс писал следующее: «Ничто не зависит до такой степени от экономических условий, как именно армия и флот. Вооружение, состав, организация, тактика и стратегия находятся в прямой зависимости от данной степени развития производства и средств сообщения».

По образному выражению первого маршала Советского Союза товарища Ворошилова, «транспорт — это родной брат Красной Армии...» и дальше: «совершенно ясно, что для обеспечения действий современной армии нужен и современный транспорт, прекрасно организованный, работающий без сучка и задоринки. Транспорт к войне должен готовиться так же, как и сама армия. В будущей войне транспорт, и не только железнодорожный, но всех видов, будет играть огромную роль... Транспорт — это не воюющая, но действующая армия».

Железнодорожный транспорт СССР рос и технически перевооружался под непосредственным руководством коммунистической партии (большевиков) и ее великих вождей — Ленина и Сталина.

Благодаря повседневным заботам товарища Сталина, железнодорожный транспорт смог преодолеть свою техническую и экономическую отсталость и выйти в шеренгу передовых отраслей народного хозяйства страны.

Для характеристики современного состояния социалистического железнодорожного транспорта достаточно сказать, что в 1937 г., последнем году второй пятилетки, он выполнил объем работы по тонно-километрам в 5,5 раза и по пассажиро-километрам в 3,6 раза превышающий перевозки 1913 г.

До революции на железных дорогах России не было ни одного километра электрифицированных железнодорожных путей, а также путей, оборудованных автоматической блокировкой и электрической централизацией. На железнодорожной сети России не было ни одного мощного паровоза, парк товарных вагонов состоял почти исключительно из маломощных 2-осных вагонов, оборудованных ручными тормозами и слабыми сцепными приборами. В соответствии с техническим уровнем подвижного состава находились и остальные отрасли железнодорожного хозяйства: путь, средства связи, погрузочно-выгрузочные устройства и пр. В настоящее время наш современный социалистический железнодорожный транспорт ничего общего не имеет с дореволюционными железными дорогами. Возросшие в огромной мере перевозки железнодорожного транспорта осуществляются в основном мощным подвижным составом, оборудованным автоматическим торможением и автоматической сцепкой. В настоящее время нет ни одной отрасли железнодорожного хозяйства, которая по своей технической вооруженности напоминала бы уровень технического оснащения дореволюционных железных дорог.

Техническая реконструкция железнодорожного транспорта и подъем его работы до современного уровня является результатом гигантской работы коммунистической партии, советского правительства и передовых работников железнодорожного транспорта.

Пройденный за годы революции железнодорожным транспортом путь коренного перевооружения материально-технической базы и подъема работы является яркой и поучительной страницей в истории социалистического преобразования нашей страны на основе широкого использования достижения современной техники.

Советская власть получила в свои руки от царского буржуазно-помещичьего строя крайне отсталый железнодорожный транспорт, к тому же совершенно разрушенный в империалистическую войну. Накануне Великой пролетарской революции развал железных дорог достиг такой степени, что они должны были совершенно остановиться.

Шестой съезд РСДРП(б), собравшийся нелегально в канун Великой пролетарской революции (26 июля — 3 августа 1917 года), в постановлении по докладу товарища Сталина так характеризовал состояние транспорта: «пол-

ное истощение в сфере производительного труда и дезорганизация производства, всемерное расстройство и распад транспортной сети, близкое к окончательному краху состояние государственных финансов» [из резолюции VI съезда РСДРП(б), стр. 24—25 сборника].

Съезд партии указал, что единственным выходом из создавшегося положения является ликвидация войны, переход государственной власти в руки пролетариата, национализация промышленности и транспорта.

В своей борьбе с революционным пролетариатом буржуазия умышленно разрушала производство и железнодорожный транспорт для того, чтобы задушить революцию костлявой рукой голода. В 1917 г. В. И. Ленин в своей статье «Грозящая катастрофа и как с ней бороться» разоблачает подлые замыслы буржуазии: «России грозит неминуемая катастрофа. Железнодорожный транспорт расстроен неимоверно и расстраивается все больше. Железные дороги встанут. Прекратится подвоз сырых материалов и угля на фабрики. Прекратится подвоз хлеба. Капиталисты умышленно и неуклонно саботируют (портят, останавливают, подрывают, тормозят) производство, надеясь что неслыханная катастрофа будет крахом республики и демократизма» (Ленин, т. XXI, стр. 159).

В своей пламенной статье «Заговор против революции» товарищ Сталин писал: «Фронтовые генералы при поддержке буржуазии требуют распространения смертной казни в тылу, милитаризации заводов и железных дорог» (Сталин, «На путях к Октябрю», стр. 193). Товарищ Сталин требовал в этой статье прекращения империалистической войны и использования транспорта для перевозки хлеба.

Мобилизуя пролетариат страны на свержение буржуазии, разоблачая происки врагов революции, укрепляя революционные организации на заводах, фабриках, железных дорогах, в армии, вожди партии Ленин и Сталин подготовили торжество революционного восстания в героические дни Октября.

Исключительно огромна роль железнодорожного пролетариата в разгроме контрреволюции и в завоевании власти в героические дни Октября. Наиболее политически сознательная передовая часть железнодорожного пролетариата создала под руководством большевиков революционные комитеты, сыгравшие большую роль во всем революционном движении страны.

Под руководством партии большевиков революционный рабочий класс нашей страны, в союзе с крестьянской беднотой, при поддержке солдат и матросов в дни Октября сверг власть буржуазии, установил власть Советов.

Октябрьская социалистическая революция разбила капитализм, отняла у буржуазии средства производства и превратила фабрики, заводы, землю, железные дороги, банки в собственность всего народа, в общественную собственность.

Получив в наследство от царского строя технически отсталый, полуразрушенный, административно неорганизованный железнодорожный транспорт, пролетарская диктатура должна была пойти на чрезвычайные меры для того, чтобы сломить саботаж чиновной бюрократии, разгромить контрреволюционные элементы, засевшие в руководящих органах транспорта, наладить его работу в интересах революции и обеспечить снабжение промышленных центров и революционной армии.

Собравшись в дни Октябрьского переворота, II Всероссийский съезд советов провозглашает социализацию земли, лесов, недр. Как первый шаг к полному переходу фабрик, заводов, рудников, частно-капиталистических железных дорог в собственность советской республики съезд устанавливает рабочий контроль.

В ноябре 1917 г. Совет Народных Комиссаров РСФСР под председательством В. И. Ленина утверждает положение о рабочем контроле (стр. 26 сборника). Организация рабочего контроля производства, торговли, банков, транспорта и пр. явилась огромной школой, где выковывались пролетарские кадры будущих командиров народного хозяйства страны.

После захвата власти пролетариатом буржуазия начала гражданскую войну против революции. На стороне контрреволюции оказался и меньшевистско-эсеровский Викжель (Всероссийский исполнительный комитет железнодорож-

ного союза), который под видом соблюдения «нейтралитета» предавал интересы трудящихся.

В. И. Ленин беспощадно разоблачал эту предательскую тактику Викжеля, призывая железнодорожников поддержать революцию, остановить продвижение эшелонов, посланных Керенским на Петроград. В своей речи на заседании ВЦИК 17(4) ноября Ленин указывал: «На этой неделе все телеграфы были в руках Керенского. Викжель был на их стороне. Но войска у них не было. Оказалось, что армия за нас. Ничтожная кучка начала гражданскую войну». (Ленин, т. XXII, стр. 43).

Контрреволюционный Викжель, ставший на сторону калединых и корниловых, отказался удовлетворить требования революционного Комитета о перевозке войск на Москву. На заседании Петроградского Совета Ленин заявил: «Викжель нам угрожает забастовкой, но мы обратимся к массам и спросим у них, хотите ли вы забастовкой обречь на голод солдат на фронте и народ в тылу, и я не сомневаюсь, — железнодорожные пролетарии на это не пойдут».

Глубокая вера Ленина в массы железнодорожников полностью оправдала себя. Викжель оказался изолированным от масс и позорно окончил свое существование. Железнодорожные пролетарии лишили его полномочий и избрали новый руководящий орган — Викжедор, полностью ставший на сторону революции.

В целях резкого улучшения условий труда железнодорожников и их материального положения Центральный Исполнительный Комитет Советов Рабочих, Солдатских и Крестьянских Депутатов и СНК РСФСР декретом в декабре 1917 г. устанавливают на железнодорожном транспорте восьмичасовой рабочий день и резко повышают нормы оплаты труда железнодорожников (стр. 27—29 сборника). Этим же декретом временные и поденные служащие и рабочие были уравнены в правах со штатными. Этот декрет советской власти покончил с эксплуататорским использованием труда рабочих-железнодорожников, удовлетворив их чаяния и надежды.

Железнодорожный транспорт нуждался в четко организованном и авторитетном управлении. Саботаж чиновничества привел к тому, что авторитет аппарата управления и руководящая его роль равнялась нулю. В низовых организациях железнодорожников стихийно стала создаваться коллегиальная система управления, популярность которой была огромна.

Коммунистическая партия (большевиков) призывает железнодорожников, преданных революции, взять в свои руки управление, наладить работу железных дорог.

На Чрезвычайном Всероссийском железнодорожном съезде (январь 1918 г.) В. И. Ленин говорил: «Вот когда железнодорожные труженики возьмут власть в свои руки, то они при помощи вооруженной организации сломят саботаж и спекуляцию и поставят своей задачей преследовать всех тех, кто занимается подкупом и нарушает правильное железнодорожное движение. Таких людей надо преследовать, как величайших преступников против народной власти» (Ленин, т. XXII, стр. 242). Отвечая на призыв своего любимого вождя, железнодорожники, овладев властью во всех звеньях сложной производственно-хозяйственной системы железнодорожного транспорта, сломили саботаж чиновной бюрократии и поставили железнодорожный транспорт на службу интересам революционных масс.

Чрезвычайный Всероссийский железнодорожный съезд утвердил положение об управлении железными дорогами. На основе этого положения были введены местные самоуправления через коллегиальные представительные органы: окружные, дорожные и районные советы железнодорожных депутатов и их исполнительные комитеты. Высшим органом железнодорожной власти являлся Всероссийский Съезд советов железнодорожных депутатов с коллегией при нем.

Для политического руководства и борьбы с саботажем и контрреволюцией на железнодорожном транспорте были организованы политорганы, впоследствии выделившие из своего состава институт комиссаров.

С первых дней захвата власти пролетариатом большевистская партия уделяла огромное внимание делу восстановления транспорта. В феврале 1918 г. Совет Народных Комиссаров РСФСР издает декрет «О пределах компетенции Народного комиссариата путей сообщения в деле транспорта»; в марте декрет о централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности; в апреле — «О продовольственных железных дорогах» (строительстве их) и ряд других декретов, имевших исключительно большое значение для наведения большевистского порядка на железных дорогах и эффективности их использования в интересах революции (стр. 30—33 сборника).

В период гражданской войны на железные дороги выпала исключительно тяжелая задача. Военная интервенция империалистических государств и восстания контрреволюционных сил внутри страны потребовали от железнодорожников чрезвычайного напряжения для ликвидации колоссальных разрушений, нанесенных железным дорогам интервентами и налаживания перевозок частей Красной армии и грузов.

На VII съезде партии (1918 г.) В. И. Ленин следующим образом определил роль транспорта в вооруженной борьбе пролетарской диктатуры с контрреволюцией и интервенцией:

«...мы требуем серьезного отношения к обороноспособности и боевой подготовке страны...». К войне, говорил Ленин, «...надо готовиться длительно, серьезно, начиная с экономического подъема страны, с налажения железных дорог (ибо без них современная война есть пустейшая фраза)» (Ленин, т. XXII, стр. 291).

«Наш лозунг должен быть один — учиться военному делу настоящим образом, ввести порядок на железных дорогах. Без железных дорог социалистическая революционная война — вреднейшее предательство» (Ленин, т. XXII, стр. 330).

Партия придавала огромное значение созданию на железнодорожном транспорте централизованной и крепкой системы управления, работающей с четкостью часового механизма, способной преодолеть мелкобуржуазную стихию и саботаж управленческих чиновников. В своей статье «Очередные задачи советской власти» В. И. Ленин резко поставил вопрос о введении единоначалия. Защищая декрет СНК о единоначалии, Ленин писал: «всякая крупная машинная индустрия — т. е. именно материальный, производственный источник и фундамент социализма — требует безусловного и строжайшего единства воли, направляющей совместную работу сотен, тысяч и десятков тысяч людей. И технически и экономически, и исторически необходимость эта очевидна» (Ленин, т. XXII, стр. 462).

Разоблачая «левых коммунистов» во главе с подлейшим двурушником Бухариным, выступивших вместе с новожизненцами и меньшевиками против декрета о единоначалии, Ленин говорит, что без налаженного транспорта не могут быть правильно организованы контроль и распределение продуктов, не может быть и строительства. «Ибо, — говорит Владимир Ильич, — железные дороги — это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм. Чтобы соединить это для планомерной деятельности в интересах всего населения, нужны железные дороги» (Ленин, т. XXII, стр. 494).

В своем заключительном слове по докладу об очередных задачах советской власти Ленин подчеркивает: «мы знаем отзывы с мест, и мы знаем из массы бесед с железнодорожными организациями, что пролетарский элемент за нас, что он ищет дисциплины и ожидает порядка, он видит, как голодают люди в центре России, а хлеб есть, но вследствие беспорядочности провоза его доставить трудно» (Ленин, т. XXII, стр. 497).

В мае 1918 г. Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров РСФСР издают декрет об управлении железнодорожным путями сообщения Российской Социалистической Федеративной Советской Республики, которым все эксплуатируемые в стране железные дороги переданы в ведение Комиссариата путей сообщения (стр. 35—36 сборника). Народному комиссару присвоено право направлять всю политику комиссариата

и действовать самостоятельно и единолично, когда этого требовали интересы транспорта. При народном комиссаре была создана коллегия, каждый член которой был поставлен во главе отдельного управления Комиссариата и являлся комиссаром этого управления, ответственным за свою деятельность как перед Коллегией, так и перед народным комиссаром. В качестве высшего органа, руководящего работой Комиссариата и направляющего транспортную политику, являлся Главный Совет Путей Сообщения. Кроме того, для разработки крупных вопросов по разным отраслям деятельности Комиссариата путей сообщения были созданы совещательные органы, как то: Технический Совет, Совет по новым путям сообщения, Хозяйственно-финансовый Совет, Совет по перевозкам, Тарифный совет и т. д.

Логическим шагом партии большевиков и советского правительства в дальнейшем укреплении диктатуры пролетариата являлась национализация частных железных дорог. Декретом, изданным в июне 1918 года, Совет Народных Комиссаров объявил все предприятия общества частных железных дорог и подъездных путей как находящихся в эксплуатации, так и строящихся национализированными, т. е. собственностью государства (стр. 34 сборника). Этот декрет Совета Народных Комиссаров о национализации предприятий железнодорожного транспорта преследовал цели решительной борьбы с хозяйственной и продовольственной разрухой и укрепления диктатуры рабочего класса. Эта национализация явилась завершением основных положений хозяйственной политики, выдвинутых Лениным еще в апреле 1918 г.

В сентябре 1918 г. в дополнение к декрету о национализации предприятий железнодорожного транспорта Совет Народных Комиссаров издает декрет о ликвидации частных железных дорог (стр. 40—41 сборника). В целях осуществления фактического перехода железных дорог в собственность Республики были созданы ликвидационные комиссии.

Доведение до конца национализации крупных предприятий лишило буржуазию основной базы, опираясь на которую она пыталась вести подрывную работу против диктатуры пролетариата. Национализация предприятий, укрепив материальную основу диктатуры пролетариата, создала необходимые условия для строительства социализма в нашей стране.

В ноябре 1918 г. президиум Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов утверждает положение о выборных железнодорожных советских организациях и об управлении дорогами, четко определившее права и обязанности выборных исполнительных и административных органов Комиссариата.

В конце ноября 1918 г. Совет Народных Комиссаров утверждает положение о Чрезвычайных Военных Комиссарах железных дорог в связи с введением декретом СНК военного положения на железных дорогах и призывом на военную службу всех служащих Народного комиссариата путей сообщения с оставлением их на своих должностях (стр. 50—51 сборника). Наконец, в начале декабря 1918 г. Совет Обороны воспретил вмешательство в технически-распорядительную сторону железнодорожного дела со стороны пользующихся транспортом ведомств и профессиональных организаций и возложил общую круговую ответственность на железнодорожных служащих за задержку следующих по назначению эшелонов и грузов, за несвоевременную подачу паровозов и порожних вагонов, за злостные крушения на железных дорогах и тому подобные преступления (стр. 51 сборника).

Интервенция и гражданская война создали разруху и голод в нашей стране. Для того чтобы спасти страну от гибели, коммунистическая партия требовала железного революционного порядка и дисциплины на железнодорожном транспорте. Для снабжения продовольствием рабочих центров правительство в качестве чрезвычайной, временной меры пошло на отмену пассажирского движения, чтобы освободить 220 паровозов для перевозки хлеба.

Ленин предлагает взяться за революционную мобилизацию работников для организации продовольствия и транспорта. Лозунг «Все на работу по продовольствию и транспорту» стал в те бурные, героические дни знаменем борьбы всего революционного пролетариата советской страны за укрепление завоеваний Октябрьской революции, за спасение страны от гибели. Отряды

передовых рабочих фабрик и заводов широким потоком стали вливаться в ряды железнодорожников, оказывая им огромную помощь в ремонте подвижного состава, в продвижении и разгрузке маршрутов.

В марте 1919 г. В. И. Ленин подписывает воззвание Совета Народных Комиссаров ко всем железнодорожникам, переданное по телеграфу. В этом воззвании мы читаем: «Товарищи железнодорожники, доблестная Красная Армия своим глубоким продвижением на Восток и Юг вернула трудящимся Советской России богатейшие хлебные районы, крестьяне освобожденных от белогвардейских банд районов пошли навстречу освободившим их трудящимся России. Они массами вывезли хлеб и засыпали им амбары и станции. Одновременно советские войска братской Украинской республики освободили часть Донецкого бассейна. Мы можем получить теперь уголь, являющийся кровью железных дорог и всей индустриальной промышленности. Между тем, железнодорожники, все трудящиеся и все население Центра, Севера и Запада голодают» (стр. 52—53 сборника). В этом воззвании В. И. Ленин требовал от железнодорожников сосредоточить все усилия на перевозке продовольственных грузов и топлива.

Величайшим героизмом рабочих-железнодорожников в период борьбы с разрухой на железных дорогах являлось проведение коммунистических субботников. В своей статье «Великий почин» по поводу коммунистического субботника рабочих-железнодорожников Московского узла Владимир Ильич писал: «И вот эти голодные рабочие, окруженные злостной контрреволюционной агитацией буржуазии, меньшевиков и эс-эров, устраивают «коммунистические субботники», работают сверхурочно *без всякой платы* и *достигают громадного повышения производительности труда*, несмотря на то, что они устали, измучены, истощены недоеданием. Разве это не величайший героизм? Разве это не начало поворота, имеющего всемирно-историческое значение» (*Ленин*, т. XXIV, стр. 341).

В коммунистическом субботнике рабочих Московско-Казанской дороги Ленин видел зачатки создания более высокой производительности труда при социализме: «Производительность труда, это, в последнем счете, самое важное, самое главное для победы нового общественного строя. Капитализм создал производительность труда, невиданную при крепостничестве. Капитализм может быть окончательно побежден и будет окончательно побежден тем, что социализм создает новую, гораздо более высокую производительность труда... Коммунистический субботник железнодорожных рабочих Московско-Казанской дороги есть одна из ячеек нового, социалистического общества, несущего всем народам земли избавление от ига капитала и от войн» (*Ленин*, т. XXIV. «Великий почин», стр. 340—342).

В марте 1919 г. СНК установил программу строительства на железнодорожном транспорте (стр. 54—55 сборника). Это постановление положило начало осуществлению в плановом порядке нового железнодорожного строительства, обусловливаемого потребностями народного хозяйства страны и требованиями вооруженной борьбы с интервенцией и контрреволюцией. Этим постановлением СНК определил объем нового железнодорожного строительства на 1919—1920 гг. и порядок использования рельсов и металла на существующей сети.

В начале сентября 1919 г. СНК издает декрет о перевозке всех грузов советских учреждений, муниципализированных, национализированных и находящихся на учете предприятий без оплаты за провоз их наличными деньгами, чеками, ассигновками или другими платежными документами (стр. 58—59 сборника). Все расчеты за перевозки этих грузов с момента издания декрета производились исключительно через Народный Банк, путем предъявления банку счетов от перевозочных ведомств и перечисления кредитов из смет ведомств, перевозящих грузы, в доход казны.

В целях наиболее рационального использования перевозочных средств в октябре 1919 г. при Совете Народных Комиссаров был образован совет по железнодорожным перевозкам (стр. 59—60 сборника). На этот Совет в основном было возложено общее руководство и направление транспортной политики на железных дорогах, а также с учетом реальной провозоспособности

железных дорог и наличия топлива, определение потребности в перевозках, а также очередности этих перевозок. Этим постановлением было положено начало плановому осуществлению перевозок грузов в зависимости от их важности и срочности перевозки. В целях полного осуществления этих важнейших мероприятий Совет Народных Комиссаров своим постановлением от 12 декабря 1919 года запретил посторонним ведомствам вмешиваться в организацию движения поездов, а также отдавать непосредственные приказания относительно операций с теми или иными паровозами, вагонами и поездами (стр. 61 сборника).

Наконец, постановлениями от 30 января и 5 марта 1920 г. Совет Народных Комиссаров для улучшения работы железнодорожного транспорта объявляет трудовую мобилизацию лиц, ранее работавших на железных дорогах, и о возвращении на транспорт квалифицированных рабочих и служащих из учреждений и организаций (стр. 64—67 сборника).

Все эти мероприятия правительства преследовали цель преодолеть транспортную разруху и вывести транспорт из состояния упадка и технической отсталости.

На IX Съезде РКП(б) во весь рост был поставлен вопрос о едином хозяйственном плане, что являлось важнейшим условием хозяйственного возрождения страны, Съезд выдвинул транспортную проблему как основную, подлежащую решению в первую очередь (стр. 68 сборника).

В постановлении о Главполитпути IX Съезд РКП(б) указал, что: «В центре внимания и усилий нашей партии и советской власти в течение ближайшего периода остается транспорт. Его улучшение является необходимой предпосылкой самых скромных успехов во всех других областях хозяйства и, в первую очередь, в продовольственном отношении» (стр. 69 сборника).

В том же постановлении IX Съезд РКП(б) «Об очередных задачах хозяйственного строительства» поставил задачу организации внутри страны массового производства запасных частей, а также паровозов в размерах, далеко превышающих производство их до войны. Условием успеха в этом направлении должны были явиться точная разработка и энергичное проведение обширного плана, рассчитанного на значительное число наиболее подходящих заводов при американизации производства.

Решение IX Съезда РКП(б) явилось огромной исторической вехой на пути развития и технического вооружения транспорта. С момента принятия этих решений дальнейшее развитие транспорта шло под знаком осуществления единого народнохозяйственного плана, положившего начало широкой электрификации страны. План Гоэлро, явившийся научным планом восстановления и развития народного хозяйства страны на базе новой современной техники, служил также целям технического перевооружения, расцвета и подъема работы железнодорожного транспорта.

Насколько велико было значение плана Гоэлро для подъема и технической реконструкции народного хозяйства страны, видно из следующего. На VIII Всероссийском съезде Советов (22 декабря 1920 г.) В. И. Ленин в своем докладе о деятельности СНК говорил: «Наша программа партии не может оставаться только программой партии. Она должна превратиться в программу нашего хозяйственного строительства, иначе она не годна и как программа партии. Она должна дополниться второй программой партии, планом работ по воссозданию всего народного хозяйства и доведению его до современной техники» (Ленин, т. XXVI, стр. 45).

Этой второй программой партии явился план электрификации России. Подчеркивая важность этой задачи, Ленин говорит: «Коммунизм — это есть Советская власть плюс электрификация всей страны». Ленин предупреждал партию и рабочий класс страны, что только тогда, когда для промышленности, сельского хозяйства и транспорта будет создана мощная, передовая техническая база, мы победим окончательно. На решение этой задачи и были направлены все усилия и внимание коммунистической партии во все последующие годы социалистической реконструкции народного хозяйства.

В истории подъема железнодорожного транспорта большое место занимают решения VIII Съезда Советов.

Оценивая Главполитпуть как временный орган коммунистической партии, подлежащий дальнейшему усилению, съезд партии возложил на него две основные задачи: немедленное улучшение состояния транспорта и укрепление профессиональной железнодорожной организации.

Съезд Советов положил начало планированию в масштабе единой транспортной сети (стр. 74—76 сборника). Единый эксплуатационный транспортный план, охватывающий как железнодорожные, так и водные пути, тщательно согласованный со всеми ведомствами, обслуживающими хозяйственные нужды страны, являлся одним из путей оздоровления и развития транспорта Советской Республики. Разработка этого плана положила начало комплексного развития единой транспортной сети Советского Союза.

Разгромив внутреннюю контрреволюцию и очистив советскую землю от иностранных интервентов, советская страна, начиная с 1921 г., переходит на мирную работу по восстановлению народного хозяйства на основе провозглашенной партией и правительством новой экономической политики. Период 1921—1925 гг. является одним из ответственных периодов в истории большевистской партии и советского государства. Партия совершила трудный поворот от политики военного коммунизма к новой экономической политике, укрепила союз рабочих и крестьян на новой экономической основе. Благодаря огромным успехам восстановительного периода был создан могущественный, экономически независимый от капиталистической системы Союз Советских Социалистических Республик.

Железнодорожный транспорт как одна из командных высот диктатуры пролетариата занимал весьма важное место в осуществлении новой экономической политики, в особенности в укреплении союза рабочего класса с крестьянством. «Нам нужно восстановить оборот земледелия и промышленности, — говорил В. И. Ленин, — а чтобы его восстановить, нужна материальная опора. Что есть материальная опора для связи между промышленностью и земледелием? Это есть транспорт железнодорожных и водных путей» (В. И. Ленин, т. XXVI, стр. 295).

Переход к новой экономической политике был принят X Съездом РКП(б). Съезд выдвинул одной из важнейших социально-политических задач всемерное укрепление профсоюзов на основе развития рабочей демократии. Чтобы успешно справиться с хозяйственными задачами на транспорте, съезд принял решение об упразднении Главполитпути как органа, имевшего временный характер, созданного в период военного коммунизма в целях борьбы с контрреволюционными элементами на транспорте и саботажем железнодорожной бюрократии (стр. 77—78 сборника). Преемственно возникшему из Главполитпути Цектрану X Съезд указал на необходимость отказаться от методов работы, приведших к отрыву от союзной массы и к противопоставлению себя общественной организации, и стать на почву нормальной рабочей демократии.

В октябре 1921 г. ЦК РКП(б) принимает обращение о необходимости оказания немедленной, энергичной, коллективной помощи транспорту, при содействии всех партийных организаций и максимальном использовании местных средств и местной инициативы (стр. 80 сборника). Это постановление имело огромное значение для оказания практической помощи транспорту большевистскими кадрами, материально-техническими средствами, оборудованием и т. п. Партийные организации страны, в районах деятельности которых находились железные дороги, стали повседневно уделять им внимание, оказывая практическую помощь в использовании местных ресурсов.

Борясь за подъем железнодорожного транспорта, партия и правительство поставили перед железнодорожниками одной из важнейших задач внедрение на транспорте начал хозяйственного расчета.

В целях сочетания производственной работы транспорта с его финансово-экономическими мероприятиями, а также всемерного использования внутренних ресурсов Совет Народных Комиссаров еще в июле 1921 г. принимает решение об оплате за перевозки по железным дорогам и водным путям, положившее начало борьбе за хозяйственный расчет на железных дорогах и финансово-экономическую эффективность их эксплуатации (стр. 78—79 сборника).

Развитие введенной партией и правительством новой экономической политики потребовало в интересах развития производительных сил республики и возможно полного удовлетворения потребностей в транспорте государственного и частного товарооборота приведения в полное соответствие установленных планом перевозок с отпущенными Народному комиссариату путей сообщения денежными средствами и государственными ресурсами снабжения. Совет Народных Комиссаров установил, что в целях развития перевозок оплата их должна производиться наличными деньгами за исключением части грузов, особо установленных правительством, расчет за перевозки которых производится путем безналичных расчетов. В целях стимулирования развития перевозок и финансовой базы транспорта Народному комиссариату путей сообщения предоставлялось право использовать экономию в пробеге подвижного состава и топливе, могущую быть полученной при выполнении основного государственного плана перевозок, недогруз по ведомственным перевозкам, а также порожние направления и подвижной состав, свободный от выполнения государственных перевозок. Выручка от дополнительных (сверхплановых) перевозок оставлялась в распоряжении железных дорог. НКПС было предоставлено право кредитования в Государственном банке. Вместе с тем, на железные дороги была возложена денежная ответственность за утрату или порчу грузов в соответствии с объявленной ценностью этих грузов. Народному комиссариату путей сообщения было также предоставлено право создания производственно-хозяйственных предприятий и организации всякого рода вспомогательных операций (экспедиционных, ссудо-складочных, комиссионных и т. п.) на началах хозяйственно-коммерческого расчета. Совет Народных Комиссаров, установив, что снабжение транспорта материальными ресурсами должно производиться в плановом порядке из государственного фонда, предоставил ему право производить заготовки потребных материалов за счет собственных средств как путем организации соответствующих вспомогательных предприятий, так и закупки материала на рынке, а также путем долевого участия в хозяйственных комбинатах (стр. 84—87 сборника).

В постановлении «О финансовой политике» XI Съезд РКП(б) указал, что одним из путей оздоровления бюджета и ликвидации дефицита является экономное и доходное ведение хозяйства транспорта (стр. 90—91 сборника). В условиях новой экономической политики обеспечение советским государством потребностей как государственного администрирования, так и государственного хозяйствования все более происходило через посредство рынка, т. е. через посредство денег. Съезд считал поэтому необходимым добиться стабилизации цен и прекращения обесценивания денежных знаков на основе упорядочения всей финансовой системы государства и в частности — установления реального бюджета, сведения последнего без дефицита и увеличения товарооборота в стране. Увеличение же товарооборота и денежного обращения страны проводились за счет поднятия производства и усиления работы транспорта. Одним из путей оздоровления бюджета и ликвидации дефицита являлось развитие доходов от государственной промышленности, транспорта и торговли, путем превращения государственных предприятий из убыточных в доходные и беспощадной борьбы с бесхозяйственностью, безотчетностью и коммерческой безграмотностью. Съезд партии указывал, что члены партии должны учиться экономному и доходному ведению хозяйства и неуклонно выдвигать и создавать кадры промышленных и торговых руководителей из среды рабочих.

Эти руководящие указания XI Съезда партии предопределили на ряд лет развитие экономики железнодорожного транспорта и его производственно-хозяйственной деятельности, позволившее создать на железнодорожном транспорте крепкую финансово-материальную базу и обеспечить создание собственных накоплений для осуществления технической реконструкции его материально-технической базы и строительства новых путей сообщения.

В героической борьбе по подъему транспорта выросли и закалились пролетарские кадры руководителей из рабочих-железнодорожников и честных специалистов, преданных делу революции. Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет в своем апрельском (1922 г.) декрете, отметив всю герои-

ческую работу, выполненную комиссарским составом на транспорте в наиболее тяжелые дни для Республики, объявив благодарность Рабоче-Крестьянской Республики комиссарскому составу — героям транспорта — и, имея в виду рост кадров красных специалистов, способных стать у руля управления, укрепление политической мощи Республики, перенесение центра тяжести борьбы из области политической в область экономическую, счел своевременным комиссарский аппарат на транспорте упразднить (стр. 91 сборника).

Для всестороннего развития и усиления хозяйственно-экономической работы на транспорте декретом ВЦИК был создан на железных дорогах институт уполномоченных Народного комиссариата путей сообщения. Надзор за политическим состоянием транспорта был возложен в центре на политический секретариат, на местах на уполномоченных Народного комиссариата путей сообщения.

В приказе, изданном в июне 1922 г., Ф. Э. Дзержинский основной задачей уполномоченных и председателей правлений железных дорог установил непосредственную связь транспорта со всеми отраслями промышленности, всемерную экономию средств, увеличение доходности железных дорог на основе улучшения их эксплуатационной работы, контроль и руководство делом снабжения рабочих железных дорог, оказания практической помощи в деле просвещения железнодорожников, проведение политической работы по сплочению железнодорожников и др. (стр. 91—97 сборника). Решение указанных задач, поставленных Ф. Э. Дзержинским, принесло свои богатые плоды социалистическому государству.

В апреле 1923 г. XII Съезд РКП(б) выдвигает одной из чрезвычайно важных задач дальнейшего восстановления и развития народного хозяйства в условиях новой экономической политики необходимость всестороннего охвата в государственном плане основных отраслей народного хозяйства.

Съезд указал, что в условиях социалистической системы хозяйства, где: «главные средства промышленности и транспорта принадлежат одному владельцу — государству, активное вмешательство последнего в хозяйственную жизнь должно по необходимости получать плановый характер». Планирование народного хозяйства по указанию съезда должно было охватить все отрасли промышленности в их отношении друг к другу и взаимоотношения всей промышленности в целом с сельским хозяйством. Развитие планирования народного хозяйства дало возможность сочетать восстановление и техническую реконструкцию транспорта в соответствии с потребностями народного хозяйства в перевозочных средствах.

Исключительно яркой страницей в истории подъема и дальнейшего развития транспорта является период руководства им героического рыцаря пролетарской революции Феликса Эдмундовича Дзержинского. На его плечи партия и правительство возложили тяжелое бремя восстановления транспорта, подъема его работы, внедрения большевистского порядка и революционной дисциплины.

Насколько успешно справился Феликс Эдмундович с этими задачами, видно из того, что XIII Партконференция РКП(б) (январь 1924 г.) имела возможность записать в своих решениях «Об очередных задачах экономической политики», что «Транспорт находится в таком состоянии, когда он без особых затруднений способен удовлетворить все предъявляемые к нему народным хозяйством требования» (стр. 101 сборника).

К этому времени транспорт окреп и вырос не только в производственно-техническом, но и в экономическом отношении, представляя собой технически мощную и политически спаянную организацию.

Рост доходности железнодорожных перевозок позволил XIII Партконференции поставить вопрос о пересмотре железнодорожных тарифов в сторону удешевления оплаты провоза массовых грузов.

Инициативе Феликса Эдмундовича принадлежит разработка законодательных актов об управлении транспортом, создание стройной системы планирования всех видов транспорта (Трансплан), организация правлений железных дорог (1922 г.) и др.

Феликс Эдмундович беспощадно боролся с функциональной системой управления транспортом. Реформа (1923 г.) системы управления транспортом,

проведенная Феликсом Эдмундовичем, коренным образом перестроила работу центрального аппарата НКПС и его местных органов в соответствии с требованиями данного этапа развития транспорта.

Феликсом Эдмундовичем была проведена огромная рационализаторская работа на транспорте. Перестройка системы и методов работы аппарата при широком использовании данных современной науки всегда была в центре внимания Феликса Эдмундовича.

В 1923 г. Феликс Эдмундович создал Научно-технический комитет транспорта с широкой программой работ по внедрению современных научно-технических достижений в хозяйство различных видов транспорта.

Феликсом Эдмундовичем была проделана огромная работа по проведению на транспорте начал хозяйственного расчета и по изжитию дефицитности транспорта.

Характерной особенностью восстановительного периода являлся быстрый рост производительных сил страны.

Собравшаяся в апреле 1925 г. XIV Партконференция РКП(б), отмечая, что в области хозяйственного строительства советского государства одержаны решительные успехи, выразившиеся в подъеме сельского хозяйства и росте его товарности, быстром развертывании крупной промышленности и улучшении работы транспорта и т. п., указала, что сохранение достигнутого темпа восстановления народного хозяйства должно быть осуществлено путем проведения соответствующей политики в области воспроизводства основного капитала как в промышленности и транспорте, так и сельском хозяйстве (стр. 103 сборника).

В связи с огромными темпами роста всего народного хозяйства конференция дала директиву о значительном расширении металлоснабжения транспорта в целях полнейшего его восстановления.

XIV Партсъезд ВКП(б), вошедший в историю партии как съезд социалистического наступления и индустриализации страны, отметив бурный рост народного хозяйства в целом, в том числе и транспорта, продвижение экономики СССР в сторону социализма, поручил Центральному Комитету обеспечить победу социалистических форм над частным капиталом и экономическую самостоятельность СССР, держать курс на индустриализацию страны.

Все последующие годы развития народного хозяйства страны (1926—1929) шли под знаком решения задач, выдвинутых XIV Партсъездом, что обеспечило победу политики партии в социалистической индустриализации страны. В этот период были заложены основы тяжелой индустрии, оказавшейся способной перевооружить все народное хозяйство страны.

Огромным достижением этого периода является разработка и утверждение первой Сталинской пятилетки развития народного хозяйства, строительство новых заводов, совхозов, колхозов.

XV Конференция ВКП(б) в постановлении «О хозяйственном положении страны и задачах партии» отметила, что под руководством ВКП(б) завершена в общем и целом огромная работа по восстановлению народного хозяйства, восстановительный период может считаться в общих чертах законченным и что народное хозяйство входит в новый период своего развития — период переустройства хозяйства на основе новой, более высокой техники.

Партийная конференция отметила также огромную победу, одержанную диктатурой рабочего класса в восстановительный период, обеспечившего руководящую роль командных экономических высот, находящихся в руках пролетариата. В постановлении конференции мы читаем: «Главнейшими итогами восстановительного процесса является обеспечение руководящей роли командных экономических высот, находящихся в руках пролетариата, при достижении в основном довоенных размеров промышленного и сельскохозяйственного производства, железнодорожного транспорта, достижение преобладающей роли кооперации и госторговли в области товарооборота, установление твердой валюты и построение на новой основе кредитной системы».

Если в восстановительный период железнодорожный транспорт в основном решал задачи восстановления старых основных фондов и надлежащего их использования, то с переходом от восстановления народного хозяйства к

индустриализации и социалистической реконструкции перед ним стал ряд новых, более сложных задач. Эти задачи были следующим образом определены XV Съездом ВКП(б) в директивах на пятилетие: «В области транспорта следует поставить своей задачей такое расширение сети транспорта и его работы, которое покрывало бы потребности расширяющегося производства и товарооборота, приобщая к народнохозяйственной жизни страны новые районы, открывая новые громадные источники развития производительных сил и обеспечения нужд обороны» (стр. 112—113 сборника).

Съезд указал, что необходимо обратить особое внимание на коренную реконструкцию транспортного хозяйства и рационализацию его работы по типу наиболее передовых в техническом отношении стран.

Естественно, что осуществление технической реконструкции железнодорожного транспорта потребовало огромных капитальных вложений, источником средств которых по указанию съезда должны были явиться средства государственного бюджета и в особенности за счет увеличения собственных накоплений путем снижения себестоимости перевозок и сокращения непроизводительных издержек.

Материальной основой расширения сети транспорта и технической его реконструкции в первом пятилетии являлась тяжелая индустрия, созданная в нашей стране и оказавшаяся способной перевооружить и реорганизовать транспорт. Эту роль индустрии в техническом перевооружении транспорта следующим образом определял товарищ Сталин в своей характеристике задач первой пятилетки:

«Основная задача пятилетки состояла в том, чтобы создать в нашей стране такую индустрию, которая была бы способна перевооружить и реорганизовать не только промышленность в целом, но и транспорт, но и сельское хозяйство — на базе социализма».

В связи с установлением огромных капитальных вложений в народное хозяйство и транспорт XVI Партийная конференция в своем постановлении «О пятилетнем плане развития народного хозяйства» поставила задачу перед всеми хозяйственными органами о решительном проведении борьбы за режим экономии, рационализацию производства, за полное использование и мобилизацию наличного оборудования, повышение эффективности производимых капитальных затрат и снижение себестоимости. Конференция указала на необходимость создания такой организации снабжения промышленности и транспорта, «которая исключила бы накопление излишних запасов, превращающих огромные материальные ресурсы в мертвый капитал» (стр. 119 сборника).

В итоге выполнения первого пятилетнего плана железнодорожный транспорт значительно увеличил свою техническую вооруженность новыми техническими средствами, но все же он значительно отстал в своем развитии от общих темпов и уровня развития всего народного хозяйства.

На XVI Съезде ВКП(б) товарищ Сталин указывал:

«Нет необходимости распространяться о громадном значении транспорта для всего народного хозяйства. И не только для народного хозяйства. Как известно транспорт имеет серьезнейшее значение и для обороны страны. И вот, несмотря на громадное значение транспорта, хозяйство транспорта, реконструкция этого хозяйства все еще отстает от общего темпа развития. Надо ли еще доказывать, что при таком положении мы рискуем превратить транспорт в «узкое место» народного хозяйства, могущее затормозить наше продвижение вперед? Не пора ли положить конец такому положению?»

По докладу товарища Сталина съезд в числе основных задач по социалистической индустриализации Союза ССР поручил ЦК ВКП(б) в дальнейшей своей работе сосредоточить усилия партии на осуществлении развития и технической реконструкции транспорта.

В июле 1930 г. ЦИК и СНК СССР своим постановлением провели реорганизацию управления железными дорогами на основании замены правления железных дорог — дирекциями, во главе которых были поставлены директора, действующие на основе единоначалия (стр. 127—129 сборника).

Каждая железная дорога была организована как самостоятельный хозяйственный орган НКПС, пользующийся правами юридического лица, работающий на основе своего производственного финансового плана.

В январе 1931 г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) публикуют обращение ко всем партийным, советско-хозяйственным, железнодорожным, профсоюзным и комсомольским организациям, в котором указывают, что: «несмотря на ряд серьезных достижений, работа железнодорожного транспорта последнего периода свидетельствует о явном отставании темпов его работы от бурно растущего социалистического хозяйства страны, что создает уже в настоящее время ряд серьезных затруднений с перевозками» (стр. 138—143 сборника).

В этом обращении СНК СССР и ЦК ВКП(б) наметили проведение ряда мероприятий, направленных к ликвидации отставания железнодорожного транспорта и его решительного подтягивания до уровня требований, предъявляемых бурным ростом основных отраслей народного хозяйства. Основными мероприятиями, намеченными СНК и ЦК ВКП(б), являлись: установление плана реконструкции железнодорожного транспорта, в том числе прежде всего подвижного состава, замена обезличенной езды на паровозах спаренной и строенной ездой, изменение системы заработной платы паровозных бригад и рабочих по ремонту паровозов в направлении введения покилометровой оплаты труда и стимулирования качества работы, улучшения дела планирования и регулирования перевозок, перестройки системы организации управления железнодорожным транспортом и пр.

Июньский (1931 г.) пленум ЦК ВКП(б), обсудив состояние железнодорожного транспорта и его работу, принял развернутое постановление о железнодорожном транспорте и его очередных задачах (стр. 144—152 сборника). В этом постановлении пленум ЦК ВКП(б), отметив огромную роль железнодорожного транспорта в социалистической индустриализации страны, выполнение и перевыполнение в 1931 г. заданий первой пятилетки по грузовым и пассажирским перевозкам на последний год пятилетки (1932—1933), значительное увеличение мощности его материально-технической базы, указал, что: «несмотря на несомненные успехи в работе железнодорожного транспорта, темпы роста его не соответствуют темпам развертывания социалистического строительства, в результате чего транспорт стал узким местом в народном хозяйстве. Это несоответствие объяснялось отсталостью в техническом перевооружении железнодорожного транспорта, изношенностью его основного капитала, вредительством вражеских элементов, проникших в отдельные звенья хозяйства, крупными организационными недостатками системы управления транспортом, наличием обезлички и т. п. Пленум ЦК ВКП(б) принял план технической реконструкции материально-технической базы железнодорожного транспорта, план материально-технического снабжения железных дорог, а также дал ряд важнейших директив по организации перевозок, по организационной структуре системы управления, по заработной плате и жилищно-бытовым вопросам и о профессиональной и партийной работе на транспорте. Однако несмотря на огромную помощь, оказанную партией и правительством железнодорожному транспорту, руководство НКПС не обеспечило надлежащего подъема его работы, что привело к решению о смене руководства НКПС.

Октябрьский пленум ЦК ВКП(б) 1931 г., одобрив смену руководства, указал, что: «основными недостатками в работе железнодорожного транспорта продолжают оставаться: наличие еще далеко не ликвидированной обезлички и безответственности в работе железнодорожных органов, начиная с низовых звеньев и кончая НКПС; отсутствие подлинной большевистской борьбы со срывами спаренной езды на паровозах; неумение использовать внутренние резервы транспорта и добиться жесточайшей экономии в расходовании средств и материалов (стр. 155—158 сборника).

Пленум ЦК ВКП(б) указывал, что основное зло в плохой работе железнодорожного транспорта состоит в косности и бюрократизме транспортного аппарата и неумении руководителей железнодорожников-коммунистов поставить работу по-новому и добиться решительного перелома во всей работе транспорта.

Эти явления на железнодорожном транспорте были тем более недопустимы в условиях, когда на протяжении первой пятилетки основные средства железнодорожного транспорта были в значительной степени усилены за счет новых

технических средств, более совершенных и эффективных в производственном отношении, чем старые. Железнодорожники неизменно получали постоянную помощь со стороны партийных и советских организаций страны, следовательно, имели все необходимое для перестройки и подъема работы железных дорог.

Правда, железнодорожный транспорт выполнил план перевозок первой пятилетки в четыре года, но это оказалось крайне недостаточным для обеспечения потребностей бурно развивающегося народного хозяйства. Ряд важнейших отраслей народного хозяйства, выполнив свои пятилетки в три-три с половиной года, повысил свои требования к железнодорожному транспорту, к удовлетворению которых последний оказался неподготовленным, явившись тем самым тормозом дальнейшего развития этих отраслей хозяйства. Преодоление этой отсталости железнодорожного транспорта и являлось главнейшей заботой партии и правительства.

В директивах к составлению второго пятилетнего плана народного хозяйства СССР на 1933—1937 гг. XVII Конференция ВКП(б) записала по железнодорожному транспорту: «провести коренную реконструкцию железнодорожного транспорта с развертыванием строительства новых железных дорог не менее 25—30 тыс. км с постройкой нескольких десятков новых мостов через главные водные пути, с введением мощных паровозов и большегрузных вагонов, с развертыванием электрификации на ряде дорог, широким введением автосцепки, автоблокировки, тепловозов» (стр. 158 сборника). Конференция указала, что развертывание железнодорожного транспорта должно обеспечить ускорение подъема хозяйства ряда районов и национальных республик, нужды которых совершенно неудовлетворительно обслуживались в прошлом.

В отношении удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозочных средствах конференция, как на особо важную задачу, указала работникам железнодорожного транспорта на необходимость исключительно четкой работы по снабжению металлургии как основным сырьем, так и вспомогательными материалами.

В целях обеспечения потребностей в перевозках металла и угля в апреле 1932 г. СНК СССР принял решение о немедленном приступе к сооружению мощной двухпутной железнодорожной магистрали Донбасс—Москва, постройка которой должна была обеспечить дальнейшее развертывание угольной промышленности и металлургии Донецкого бассейна УССР.

Выполняя вторую Сталинскую пятилетку основные отрасли народного хозяйства значительно повысили уровень своей работы и широко развернули строительство новых гигантов индустрии и реконструкцию старых заводов и фабрик. Все это значительно повысило требования к железнодорожным перевозкам. Вместе с тем, железнодорожный транспорт оказался в хвосте этих отраслей хозяйства и его неудовлетворительная работа в первые годы второй пятилетки стала тормозом развития всего народного хозяйства. Особо позорным явлением на транспорте было огромное количество крушений и аварий, являвшихся, как впоследствии выяснилось, диверсионными актами злейших врагов народа — троцкистско-зиновьевско-бухаринской банды.

СНК СССР и ЦК ВКП(б) обязали руководителей и партийные организации железнодорожного транспорта укрепить единоначалие, изъять распределение кадров и проверку исполнения из ведения второстепенных работников, перестроить систему и методы руководства низовыми производственными звеньями железнодорожного транспорта, обеспечить более высокую заработную плату для рабочих и инженерно-технических работников, непосредственно занятых на линии, ликвидировать многочисленность и дробность норм выработки и расценок, разделить управление тяги на два управления — на управление паровозов и управление вагонов, создать политотделы на железнодорожном транспорте.

В июне 1933 г. ЦИК и СНК СССР утверждают устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта (стр. 164—169 сборника). Устав о дисциплине исходит из того, что железнодорожный транспорт является важнейшей частью единого социалистического хозяйства СССР, от правильной и бесперебойной работы которой зависит успешный ход социалисти-

ческого строительства. Всякое нарушение работниками железнодорожного транспорта своих обязанностей влечет за собой угрозу для жизни перевозимых железными дорогами людей, для своевременной и аккуратной доставки грузов социалистической промышленности и сельского хозяйства, для целости доверенной транспорту социалистической собственности и для обороноспособности СССР. Поэтому на железнодорожном транспорте «железная трудовая дисциплина» необходима «вдвойне и втройне» (Ленин).

Устав указывает, что трудовая дисциплина, основанная на социалистическом соревновании и ударничестве, имеет целью укрепить в каждом работнике железнодорожного транспорта сознательное отношение к труду, как «к делу чести, делу славы, делу доблести и геройства» (Сталин).

Крупнейшим мероприятием партии явилось создание политотделов на железнодорожном транспорте. В постановлении о политотделах ЦК ВКП(б) указывал, что плохая работа коммунистов и беспартийных активистов является источником плохой работы железнодорожного транспорта. Чтобы поднять железнодорожный транспорт на должную высоту и вывести его на широкую дорогу, работники транспорта должны овладеть техникой, поднять дух сознательной дисциплины и трудового соревнования, обеспечить систематическую борьбу с классовыми врагами на транспорте, прививая работникам транспорта чувство революционной бдительности. На политотделы партия возложила разрешение задач, поставленных перед железнодорожниками, борьбу с классово чуждыми и враждебными элементами на транспорте.

ЦК ВКП(б) отмечал, что: «железнодорожный транспорт является главным нервом экономической жизни страны, материальной опорой для связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, между различными областями СССР, наконец — для связи между тылом и фронтом. Ослабление железнодорожного транспорта, перебои в его работе означают ввиду этого ослабление всего народного хозяйства, ослабление и подрыв обороноспособности страны».

ЦК ВКП(б) указывал, что на железнодорожном транспорте появились признаки некоторого ослабления и перебоев работы, серьезной опасностью которых являлось то, что «работники железнодорожного транспорта в своем большинстве не замечают, не видят этих тревожных признаков, а кто видит, — старается их замазать, не вскрыть и ликвидировать их, а замазать, замолчать».

Созданным на железнодорожном транспорте политотделам было поручено руководить на правах партийных комитетов всеми партийными и комсомольскими организациями, кандидатскими группами и группами сочувствующих, в том числе приемом в партию. Политотделы распределяют партийные кадры, увязывают свою работу с местными партийными комитетами (стр. 183—186 сборника).

В июле 1933 г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) утвердили решения Народного комиссариата путей сообщения о перестройке и штатах органов управления железнодорожного транспорта и опубликовали постановление «О перестройке системы заработной платы и нормирования труда на железнодорожном транспорте».

Таким образом, железнодорожники получили все необходимое для коренной перестройки системы и методов своей работы и решительного подъема работы железнодорожного транспорта.

В целях проверки проведения в жизнь решений, указанных выше, ЦК ВКП(б) заслушал доклады начальников важнейших дорог железнодорожной сети. Опыт проверки осуществления перестройки работы дорог позволил Совету Народных Комиссаров Союза ССР и Центральному Комитету ВКП(б) разработать вопрос о планировании перевозок и улучшении работы местных органов НКПС. СНК и ЦК ВКП(б) указывали, что недостатки, отмеченные в постановлении о работе Донецкой дороги, являются типичными для всех железных дорог СССР, что из-за местнических и корыстных побуждений производятся внеплановые перевозки второочередных грузов в ущерб перевозкам общегосударственного значения.

Одной из важнейших причин плохой работы железных дорог являлась неудовлетворительная система планирования на дорогах и плохая работа экс-

плуатационных районов и станций по исполнению планов. Такое положение дела объяснялось прежде всего тем, что планы перевозок составлялись целым рядом органов НКПС и различными междуведомственными организациями, между тем начальники дорог, обязанные выполнять планы перевозок, стояли в стороне от их составления. В результате этого плохо использовался подвижной состав, встречные перевозки достигали больших размеров, вагоны, идущие в порожнем направлении, использовались недопустимо плохо. Частые изменения планов приводили к бесплановости и безответственности за перевозки станций, районов, железных дорог и НКПС.

СНК и ЦК ВКП(б) упразднили ряд организаций, планирующих перевозки, и возложили ответственность за составление годового, квартальных и месячных планов перевозок по всей железнодорожной сети СССР на Народный комиссариат путей сообщения. На начальников дорог была возложена обязанность составления планов перевозок по отделениям службы эксплуатации и станциям дорог в соответствии с планом, утвержденным Советом Труда и Обороны СССР. В центре и на дорогах были созданы междуведомственные совещательные органы. План перевозок был разделен на две категории: к первой были отнесены грузы общегосударственного значения, планируемые НКПС в централизованном порядке, и ко второй — грузы местного значения, планируемые начальниками железных дорог.

На XVII Съезде нашей партии работа железнодорожного транспорта подверглась суровой критике. Несмотря на неоднократные предупреждения Центрального Комитета ВКП(б) и Совета Народных Комиссаров, железнодорожный транспорт продолжал работать совершенно неудовлетворительно. В своем отчетном докладе на съезде партии товарищ Сталин указал: «транспорт является тем узким местом, о которое может споткнуться, да, пожалуй, уже начинает спотыкаться вся наша экономика, и, прежде всего, наш товарооборот.

Правда, железнодорожный транспорт увеличил свой грузооборот с 133,9 миллиардов тонно-километров в 1930 г. до 172 миллиардов тонно-километров в 1933 г. Но этого мало, слишком мало для нас, для нашей экономики».

Товарищ Сталин говорит дальше, что транспорт страны мог бы работать много лучше: «если бы органы транспорта не болели известной болезнью, называемой канцелярско-бюрократическим методом руководства».

Товарищ Сталин указывал на съезде партии, что «задача развертывания товарооборота и решительного улучшения транспорта является той очередной и актуальнейшей задачей, без разрешения которой мы не можем двигаться вперед».

В соответствии с выявленными потребностями народного хозяйства XVII Съезд ВКП(б) установил рост грузооборота железнодорожного транспорта с 169 миллиардов тонно-километров в 1932 г. до 300 миллиардов тонно-километров в 1937 г.

Для выполнения установленного по пятилетнему плану грузооборота съезд наметил основные линии технической реконструкции транспорта. Для осуществления плана реконструкции транспорта общий объем капитальных затрат съезд установил в 26,3 миллиардов рублей, против 8,9 миллиардов рублей в первом пятилетии, или в три раза больше, чем в первом пятилетии.

Основные линии технической реконструкции шли в направлении осуществления электрификации железнодорожных линий, укладки на наиболее затрудненных основных магистралях вторых путей, удлинения станционных путей для приема длинносоставных тяжеловесных поездов, замены на реконструируемых направлениях железнодорожной сети легкого типа рельсов тяжелыми, оборудования большого протяжения железнодорожной сети автоматической блокировкой, укладки в путь щебеночного балласта, увеличения количества шпал на 1 км пути и т. д.

В области подвижного состав съезд установил, что во втором пятилетии мощный паровоз «ФД» должен стать основной единицей товарного паровозного парка, а мощный паровоз «ИС» основной единицей пассажирского паровозного парка. В вагонном парке значительно повышался удельный вес большегрузных вагонов при оборудовании полностью всего вагонного парка авто-

матическими тормозами и не меньше половины вагонного парка автоматической сцепкой.

Наконец, во втором пятилетии было намечено строительство крупнейших новых железнодорожных линий, значительно увеличивающих протяженность железнодорожной сети в стране.

Осуществление грандиозного плана коренной технической реконструкции железнодорожного транспорта стало возможным благодаря гигантским успехам, достигнутым партией и правительством в создании в стране мощной машинной индустрии, способной осуществить техническую реконструкцию всего народного хозяйства, в том числе и железнодорожного транспорта.

Характерной особенностью этого плана технической реконструкции железнодорожного транспорта являлось то обстоятельство, что он основывался на современных научных достижениях в области техники железнодорожного дела, эффективных в производственном и экономическом отношениях и освоенных производством социалистической промышленностью.

Между XVII и XVIII съездами коммунистической партии Советский Союз добился огромных побед исторической важности. За этот период был создан новый строй — социализм. Страна завершила реконструкцию промышленности и земледелия на основе новой, современной техники. Неизмеримо возросли техническая мощь железнодорожного транспорта и уровень его перевозочной работы.

Товарищ Сталин так оценивал результаты развития народного хозяйства страны на XVIII Съезде ВКП(б): «Наиболее важным результатом в области развития народного хозяйства за отчетный период нужно признать завершение реконструкции промышленности и земледелия на основе новой, современной техники. У нас нет уже больше, или почти нет больше старых заводов с их отсталой техникой и старых крестьянских хозяйств с их допотопным оборудованием. Основу нашей промышленности и земледелия составляет теперь новая, современная техника. Можно сказать без преувеличения, что с точки зрения техники производства, с точки зрения насыщенности промышленности и земледелия новой техникой, наша страна является наиболее передовой в сравнении с любой другой страной, где старое оборудование висит на ногах у производства и тормозит дело внедрения новой техники».

В разработке и решении вопросов технической реконструкции и организации перестройки железных дорог историческая роль принадлежит великому вождю нашей партии товарищу Сталину, который неустанно заботится об удовлетворении нужд транспорта, внимательно следит за ростом его людей. Товарищ Сталин вдохновил и вдохновляет партийных и непартийных большевиков транспорта на преодоление всех препятствий, на беспощадную борьбу с врагами социализма.

Для того чтобы покончить с позорным отставанием железнодорожного транспорта, партия послала на транспорт талантливого организатора, мастера сталинского стиля руководства. Начиная с 1935 г. под руководством сталинского наркома Л. М. Кагановича железнодорожный транспорт уверенно пошел на подъем.

Этот подъем транспорта был обусловлен перестройкой системы и методов руководства сверху донизу, мощным развитием стахановско-кривоносовского движения, разоблачением и разгромом контрреволюционной «теории» предела, являющейся ширмой, за которой творили свою подрывную работу враги народа и диверсанты.

Очистка транспорта от всякого рода контрреволюционных элементов позволила вести дело развития транспорта большевистскими темпами.

Приход на железнодорожный транспорт Л. М. Кагановича ознаменовался непримиримой борьбой с расхлябанностью и недисциплинированностью среди руководителей железнодорожного транспорта, безответственностью за порученное дело. Издание приказов о борьбе с крушениями и авариями на железных дорогах, об антигосударственной линии и практике в работе Научно-исследовательского института эксплуатации и отдела восточных дорог Эксплуатационного управления НКПС и об ускорении оборота вагонов в первый период работы Л. М. Кагановича на железнодорожном транспорте явилось тем стерж-

нем, вокруг которого были сосредоточены главные усилия по перестройке и подъему работы железнодорожного транспорта.

Насколько огромны и разительны успехи, достигнутые железнодорожниками в кратчайший срок под руководством Л. М. Кагановича, видно из того, что уже в июле 1935 г. железнодорожники грузили свыше 70 тысяч вагонов в среднем в сутки, против 56 тысяч вагонов до его прихода на транспорт.

30 июля 1935 г. в Кремле состоялся прием работников железнодорожного транспорта после окончания совещания, созванного НКПС по поручению ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР, обсудившего вопросы улучшения использования паровозов и установления твердого графика и расписаний движения товарных поездов.

Выступивший на этом приеме товарищ Сталин говорил о великом государственном значении железнодорожного транспорта в народном хозяйстве Союза ССР, о великой чести для каждого работать на транспорте, о работниках, которые поняли значение транспорта и кладут свой труд на алтарь своей родины. Товарищ Сталин говорил: «Чтобы реализовать решающую и всеобъемлющую роль железнодорожного транспорта, требуется прежде всего слаженность всех частей и их работа в строго определенном порядке. Это и есть то, что называется дисциплиной на транспорте» ...«ибо транспорт, — говорил товарищ Сталин,—является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика».

Товарищ Сталин говорил, что: «успехи транспорта несомненны, мы не собираемся их скрывать. Нам не нужна ложная скромность. Достижения ваши немалы. С 53 000 вагонов среднесуточной погрузки вы поднялись до 73 000 вагонов. Это немало с точки зрения продвижения транспорта вперед. Но, товарищи, этого еще недостаточно с точки зрения потребности страны. Надо добиться среднесуточной погрузки в 75 000—80 000 вагонов в день».

«Весьма знаменательна дата, имеющая величайшее значение в жизни железнодорожного транспорта и общеполитическом воспитании железнодорожников, — это день 30 июля 1935 г. — день приема железнодорожников в Кремле товарищем Сталиным и членами правительства. То, что произошло тогда, в этот день, — изменение отношения к железнодорожному транспорту всей страны и изменение настроений самих железнодорожников, — это даже не поддается учету. В дальнейших победах 1935—1936 гг. этот день сыграл решающую роль. Железнодорожникам было показано, что они не изолированная «полоса отчуждения», а передовая армия великого государства, работники той отрасли хозяйства, без которой государство существовать не может. Масса железнодорожников ответила на прием в Кремле примерно так: начали работать хорошо, будем работать еще лучше, зная, что внимание страны, внимание и поддержка нашего любимого вождя товарища Сталина обеспечены» (Л. М. Каганович).

В результате июльского (1935 г.) совещания работников железнодорожного транспорта Л. М. Каганович издал приказ об улучшении использования паровозов и организации движения поездов.

Этот приказ положил начало движению товарных поездов по расписанию, ставшим железным законом железнодорожного транспорта.

В декабре 1935 г. пленум ЦК ВКП(б) принимает развернутое постановление по транспорту в связи со стахановским движением.

Пленум дал директиву в первую очередь развернуть стахановское движение среди работников по ремонту паровозов, вагонов, пути и эксплуатационников.

По службе эксплуатации пленум основной задачей стахановского движения поставил улучшение работы станций, отправление и проведение товарных и в особенности пассажирских поездов строго по расписанию, дальнейшее повышение коммерческой скорости и среднесуточного пробега вагонов, сокращение простоев на станциях и под погрузкой и выгрузкой.

По паровозному и вагонному хозяйству стахановско-кривоносовское движение направлялось партией по пути повышения качества и сокращения сроков ремонта, бесперебойной подачи паровозов под поезда, закрепления пере-

хода на полное автоторможение поездов, повышения их технической скорости и т. п.

Первоочередным требованием, выдвинутым пленумом, обязательным для всех служб железнодорожного транспорта, являлась безаварийная работа. Пленум указал, что: «Работа без аварий и крушений — решающий показатель стахановско-кривоносовской работы на транспорте».

Пленум ЦК ВКП(б) дал директиву Народному комиссариату путей сообщения закончить пересмотр технических норм в сторону повышения использования подвижного состава, пропускных способностей линий и оборудования, пересмотреть график движения поездов, приступить к пересмотру норм выработки в сторону некоторого их повышения с учетом новых технических норм.

Это постановление пленума ЦК ВКП(б) положило начало коренной перестройки системы организации производственного процесса на железнодорожном транспорте на основе показателей работы передовых железнодорожных тружеников, добившихся высоких результатов в своей производственной деятельности.

Выполняя директивы пленума ЦК ВКП(б), народный комиссар путей сообщения Л. М. Каганович издает в 1936 г. ряд приказов о технологическом процессе и технических нормах основных отраслей железнодорожного хозяйства и с 1 сентября 1936 г. вводит новые Правила технической эксплуатации железных дорог СССР. Введение стахановско-кривоносовских технических норм выработки на железнодорожном транспорте, а также Правил технической эксплуатации явилось мероприятием огромной производственно-технической и политической важности, вокруг которого развернулась борьба лучших людей железнодорожного транспорта за дальнейший подъем работы железных дорог и превращение железнодорожного транспорта в передовую отрасль народного хозяйства.

Огромный успех, достигнутый передовыми людьми железнодорожного транспорта, беззаветно преданных делу партии Ленина—Сталина, в деле подъема работы железных дорог позволил сталинскому наркому Л. М. Кагановичу доложить XVIII Съезду ВКП(б): «Без преувеличения можно сказать, что за время между XVII и XVIII Съездами партии железнодорожный транспорт прошел славный путь борьбы и сталинских побед.

В особенности, надо сказать, историческую роль для железнодорожного транспорта сыграл прием железнодорожников товарищем Сталиным и другими членами Политбюро в Кремле». «Подводя итоги, я должен доложить съезду партии, что железнодорожный транспорт с честью выполнил задание партии и товарища Сталина».

Подъем железнодорожного транспорта является громадной победой социалистической реконструкции народного хозяйства и в то же время ярчайшей демонстрацией правильности организационных принципов большевистского руководства. Конвейерный характер работы железных дорог, на который со всей силой указал товарищ Сталин на приеме железнодорожников в Кремле, требовал исключительной слаженности и согласованности между всеми звеньями и винтиками транспорта. Для того чтобы добиться этой слаженности и конвейерной четкости в работе транспорта, нужно было разоблачить и разгромить пролезшие на транспорт контрреволюционные элементы, поставившие своей целью разрушение железных дорог, в целях восстановления капитализма, а также предельческие «теории», за которыми скрывались троцкистско-бухаринские шпионы и диверсанты. Овладение техникой, использование громадных внутренних ресурсов, развертывание инициативы самих железнодорожников — все это стало возможным только благодаря неустанной и беспощадной борьбе с предельщиками, образцы которой дал сталинский нарком Лазарь Моисеевич Каганович. Одновременно борьба за укрепление сознательной, социалистической дисциплины как основного условия бесперебойной работы транспортного конвейера стала актуальнейшей политической задачей первостепенного значения.

Лучшие люди транспорта, заботливо выпестованные сталинским Центральным комитетом партии, прониклись сознанием государственной важности своей работы и вместе с тем сознанием неразрывной связи и взаимодействием трудовой и государственной дисциплины. Борьба с крушениями и авариями, с

опозданиями поездов, за выполнение государственного плана перевозок, за регулировочный приказ, за соблюдения графика движения была, по существу, сплочением дисциплинированных и самоотверженных борцов за полное оздоровление транспорта. Успехи, достигнутые железнодорожниками в этой борьбе, позволили ставить новые требования перед каждой службой, каждым участком железнодорожного транспорта. В результате советские железнодорожники получили новые правила технической эксплуатации, содержащие требования, вытекающие из конвейерного характера работы транспорта. Разработанные по инициативе тов. Л. М. Кагановича новые правила технической эксплуатации, направленные против технической косности, предельческой «теории» и организационной распущенности стали острейшим оружием в борьбе партии и всей армии железнодорожников за быстрейший подъем транспорта.

Партия и ее Центральный комитет неустанно учили железнодорожников, что стоящие перед ними гигантские задачи по подъему транспорта требуют решительного искоренения устарелых форм и отживших методов работы. Партия будила инициативу масс, поощряла новаторов производства, смелых застрельщиков перестройки транспортного конвейера. Разгром предельщиков открыл дорогу стахановско-кривоносовскому движению на транспорте и создал благоприятные условия для его развития. Стахановско-кривоносовские методы становятся достоянием все большей массы железнодорожников. Партия, возглавляя и направляя стахановско-кривоносовское движение, указывала работникам транспорта, что успех этого замечательного почина лучших людей социалистического строительства должен быть обеспечен прежде всего организованностью и повседневным руководством, охватывающим все звенья производства.

Железнодорожники страны социализма, разгромив под знаменем партии Ленина—Сталина врагов народа, превратили железные дороги в неприступную крепость социализма. Под этим победоносным знаменем железнодорожники вместе со всей страной борются за выполнение задач, поставленных XVIII Съездом ВКП(б) на третье пятилетие.

РАЗДЕЛ I

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРИОД ПОДГОТОВКИ И ПРОВЕДЕНИЯ ОКТЯБРЬСКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

(Апрель 1917—1918 гг.)

Возглавляемый партией большевиков, рабочий класс, в союзе с крестьянской беднотой, при поддержке солдат и матросов, свергает власть буржуазии, устанавливает власть Советов, учреждает новый тип государства—социалистическое советское государство,—отменяет помещичью собственность на землю, передает землю в пользование крестьянству, национализирует все земли в стране, экспроприирует капиталистов, завоевывает выход из войны,—мир, получает необходимую передышку и создает, таким образом, условия для развертывания социалистического строительства.

Октябрьская социалистическая революция разбила капитализм, отняла у буржуазии средства производства и превратила фабрики, заводы, землю, железные дороги, банки—в собственность всего народа, в общественную собственность.

Она установила диктатуру пролетариата и передала руководство огромным государством рабочему классу, сделав его, таким образом, господствующим классом.

Тем самым Октябрьская социалистическая революция открыла новую эру в истории человечества—эру пролетарских революций.

[История Всесоюзной Коммунистической Партии (большевиков), Издательство ЦК ВКП(б) «Правда», 1938 г. стр. 214].

ОБ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПОЛОЖЕНИИ

(Из постановления шестого съезда РСДРП(б)

1. Основной причиной экономического развала является несоответствие между состоянием производительных сил и теми требованиями, которые предъявляет империалистическая война. Особенно резкое несоответствие имеется в России, благодаря относительно низкому уровню развития производительных сил и несовершенству их экономическо-технической организации.

В результате, после трех лет войны, экономическое положение России представляется в следующем виде: полное истощение в сфере производительного труда и дезорганизация производства, всемерное расстройство и распад транспортной сети, близкое к окончательному краху состояние государственных финансов и, как последствия всего этого, — доходящий до голода продовольственный кризис, абсолютная нехватка топлива и средств производства вообще, прогрессирующая безработица, громадное обнищание масс и т. д. Страна уже падает в бездну окончательного экономического распада и гибели.

2. Этот с каждым днем все обостряющийся кризис усиливается политикой буржуазии, которая, боясь потерять вместе с политической властью и власть над организованным производством, не только не организует его, но ведет политику саботажа, прибегая к скрытым локаутам, остановке производ-

ства и т. д., сознательно способствуя экономическому хаосу в целях использования его для дела контрреволюции.

3. Аналогичную экономическую политику ведут представители «торговли и промышленности» и в министерстве. Тактика саботажа государственной власти и всякой работы, клонящейся к урегулированию производства, а также упорное противодействие самочинным организациям, до известной степени упорядочивающим хозяйственную жизнь, на практике не могла не привести к еще большей разрухе. Ни одной серьезной реформы ни в области общественного, ни в области государственного хозяйства сделано не было.

4. Продолжение войны, хронический кризис власти, вытекающий из соглашательской политики мелкобуржуазных партий, и страх буржуазии перед возрастающим натиском пролетариата делают невозможной даже милитаристскую государственно-капиталистическую организацию хозяйства, закрепощающую рабочий класс империалистскому государству.

5. Таким образом единственным выходом из критического положения является ликвидация войны и организация производства не для войны, а для восстановления всего разрушенного ею, не в интересах кучки финансовых олигархов, а в интересах рабочих и беднейших крестьян.

Такое урегулирование производства в России может быть проведено лишь организацией, находящейся в руках пролетариев и полупролетариев, что предполагает переход в их руки и государственной власти. При этом является необходимым проведение ряда решительных революционных мероприятий.

6. Необходимо вмешательство в область производства, в целях планомерного урегулирования производства и распределения, а также необходима национализация и централизация банкового дела, национализация ряда синдицированных предприятий (например, нефтяных, каменноугольных, сахарных, металлургических, а также транспорта).

7. Организация правильного обмена между городом и деревней, опирающегося на кооперативы и на продовольственные комитеты, в целях снабжения города необходимыми продуктами сельского хозяйства и деревни — необходимыми фабрикатами, сельскохозяйственными орудиями, машинами и т. п.

8. Установление действительного рабочего контроля. В органы контроля должны войти в большинстве представители Советов рабочих депутатов, профессиональных союзов и фабрично-заводских комитетов. В органы контроля должны быть привлечены и представители технически научно-образованного персонала.

9. Рабочий контроль должен быть развит путем постепенно осуществляемых мер в полное регулирование производства.

10. Для проведения контроля необходимо провести в качестве предварительных мер: отмену коммерческой тайны, книги торговцев, промышленников, банков должны быть открыты для контроля. Сокрытие документов должно быть объявлено уголовно-наказуемым. Периодически должен производиться учет запасов и публикация во всеобщее сведение об имеющихся запасах, с указанием предприятий, имеющих их.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 262—263, Партиздат, 1936 г.
8—16 августа 1917 г.

О РАБОЧЕМ КОНТРОЛЕ

(Положение о рабочем контроле, утвержденное СНК РСФСР)

1. В интересах планомерного регулирования народного хозяйства во всех промышленных, торговых, банковых, сельскохозяйственных, транспортных, кооперативных, производительных товариществах и пр. предприятиях, имеющих наемных рабочих или же дающих работу на дом, вводится рабочий контроль над производством, куплей, продажей продуктов и сырых материалов, хранением их, а также над финансовой стороной предприятия.

2. Рабочий Контроль осуществляют все рабочие данного предприятия через свои выборные учреждения, как-то: заводские, фабричные комитеты, советы старост и т. п., причем в состав этих учреждений входят представители от служащих и от технического персонала.

3. Для каждого крупного города, губернии или промышленного района создается местный совет Рабочего Контроля, который, будучи органом Совета Рабочих, Солдатских и Крестьянских Депутатов, составляется из представителей Профессиональных Союзов, Заводских, Фабричных и иных Рабочих Комитетов и Рабочих Кооперативов.

4. Впредь до Съезда Советов Рабочего Контроля, учреждается в Петрограде Всероссийский Совет Рабочего Контроля, в состав которого входят представители от следующих организаций: Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Совета Рабочих и Солдатских Депутатов — 5; Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Крестьянских Депутатов — 5; Всероссийского Совета Профессиональных Союзов — 5; Всероссийского Центра Рабочей Кооперации — 2; Всероссийского Бюро Фабрично-Заводских Комитетов — 5; Всероссийского Союза Инженеров и Техников — 5; Всероссийского Союза Агрономов — 2; от каждого Всероссийского Союза Рабочих, имеющих менее 100 000 членов — 1, от имеющих свыше 100 000 — 2; Петроградского Совета Профессиональных Союзов — 2.

5. При высших органах Рабочего Контроля учреждаются комиссии специалистов — ревизоров (техников, бухгалтеров и т. д.), которые посылаются как по инициативе этих органов, так и по требованию низших органов Рабочего Контроля для обследования финансовой и технической стороны предприятия.

6. Органы Рабочего Контроля имеют право наблюдения за производством, устанавливать минимум выработки предприятия и принимать меры к выяснению себестоимости производимых продуктов.

7. Органы Рабочего Контроля имеют право контроля всей деловой переписки предприятия, причем за сокрытие корреспонденции владельцы ответственны по суду. Коммерческая тайна отменяется. Владельцы обязаны предъявлять органам Рабочего Контроля все книги и отчеты, как за текущий год, так и за прошлые отчетные годы.

8. Решения органов Рабочего Контроля обязательны для владельцев предприятий и могут быть отменены лишь постановлением высших органов Рабочего Контроля.

9. Предпринимателю или администрации предприятия предоставляется трехдневный срок для обжалования в соответствующий высший орган Рабочего Контроля всех постановлений низших органов Рабочего Контроля.

10. Во всех предприятиях владельцы и представители рабочих и служащих, выбранные для осуществления Рабочего Контроля, объявляются ответственными перед государством за строжайший порядок, дисциплину и охрану имущества. Виновные в сокрытии материалов, продуктов, заказов и в неправильном ведении отчетов и т. п. злоупотреблениях подлежат уголовной ответственности.

11. Районные (по пункту 3-му) Советы Рабочего Контроля разрешают все спорные вопросы и конфликты между низшими органами контроля, а также и жалобы владельцев предприятий, и издают, сообразуясь с особенностями производства и местными условиями, инструкции в пределах постановлений и указаний Всероссийского Совета Рабочего Контроля и наблюдают за действиями низших органов контроля.

12. Всероссийский Совет Рабочего Контроля вырабатывает общие планы Рабочего Контроля, инструкции, издает обязательные постановления, регулирует взаимоотношения районных Советов Рабочего Контроля и служит высшей инстанцией для всех дел, связанных с Рабочим Контролем.

13. Всероссийский Совет Рабочего Контроля согласует деятельность органов Рабочего Контроля со всеми другими учреждениями, ведающими делом организации народного хозяйства.

Положение о взаимоотношении между Всероссийским Советом Рабочего Контроля и другими учреждениями, организующими и регулирующими народное хозяйство, будет издано особо.

14. Все законы и циркуляры, стесняющие деятельность фабричных, заводских и других Комитетов и Советов рабочих и служащих, отменяются.

Именем Правительства Российской Республики
Председатель Совета Народных Комиссаров

14 ноября 1917 г. **В. Ульянов (Ленин)**

О БОРЬБЕ СО СПЕКУЛЯЦИЕЙ

(Совет Народных Комиссаров Военно-Революционному Совету)

Продовольственная разруха, порожденная войной, бесхозяйственностью, обостряется до последней степени спекулянтами, мародерами и их пособниками на железных дорогах, в пароходствах, транспортных конторах и пр.

В условиях величайших народных бедствий преступные хищники ради наживы играют здоровьем и жизнью миллионов солдат и рабочих.

Такое положение не может быть более терпимо ни одного дня.

Совет Народных Комиссаров предлагает Военно-Революционному Комитету принять самые решительные меры к искоренению спекуляции и саботажа, скрывания запасов, злостной задержки грузов и пр.

Все лица, виновные в такого рода действиях, подлежат по специальным постановлениям Военно-Революционного Комитета немедленному аресту и заключению в тюрьмах Кронштадта, впредь до предания военно-революционному суду.

Все народные организации должны быть привлечены к борьбе с продовольственными хищниками.

Председатель Совета Народных Комиссаров

15 ноября 1917 г. **В. Ульянов (Ленин)**

О НОРМАХ ОПЛАТЫ ТРУДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ, КАТЕГОРИЯХ СЛУЖАЩИХ И О ВОСЬМИЧАСОВОМ РАБОЧЕМ ДНЕ ВО ВСЕХ ОТРАСЛЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРУДА

(Декрет Совета Народных Комиссаров)

I

Согласно постановления Центрального Исполнительного Комитета Советов Рабочих, Солдатских и Крестьянских Депутатов 2 декабря, утверждаются, как закон, следующие нормы оплаты труда для железнодорожников строящихся и эксплоатируемых дорог и подъездных веток, как частных, так и казенных, в зависимости от 14 категорий служащих и рабочих и 14 районов железных дорог, выработанных на всероссийском учредительном ж.-д. съезде в Москве 24 августа 1917 года:

	Для Петрограда Полярно-Сев. р-на	Для Центрально-Московского	Для Нижне-Поволжского	Для Уральск. и Прифронтового	Для Донецкого	Для Южно-Кавказского	Для Оренбургского	Для Сев.-Кавк. и Бухарского	Для Ср.-Азиат.	Для Сибирск. и Дальне-Восточн.
I категория	285	265	255	245	240	215	200	195	160	155
II »	307	287	277	267	262	237	222	217	182	177
III »	330	310	300	290	285	260	245	240	205	200
IV »	352	322	322	312	307	282	267	262	227	222
V »	375	355	345	335	330	305	290	285	250	245
VI »	390	370	360	350	345	320	305	300	265	260
VII »	405	385	375	365	360	335	320	315	280	275
VIII »	420	400	390	380	375	350	335	330	295	290
IX »	435	415	405	395	390	365	350	345	310	305
X »	450	430	420	410	405	380	365	360	325	320
XI »	465	445	435	425	420	395	380	375	340	335
XII »	480	460	450	440	435	410	395	390	355	350
XIII »	495	475	465	455	450	425	410	405	370	365
XIV »	510	490	480	470	465	440	425	420	385	380

Примечания: 1. Распределение дорог по районам указано в особой ведомости.

2. В пунктах, находящихся на границах соседних районов, оклады уплачиваются по нормам, относящимся к высшему по оплате району.

3. В указанные выше оклады входят все виды довольствия, а потому все премии и наградные отменяются.

4. В случае, если настоящим декретом устанавливаются оклады ниже ныне существующих, вместе с прибавками на дороговизну, то существующие оклады остаются без изменения.

Указанные в статье первой настоящего декрета оклады вступают в силу с 1 сентября 1917 года, как временные, и подлежат пересмотру на предстоящем чрезвычайном делегатском декабрьском съезде железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих — с целью безусловного согласования их со ставками Петроградского союза металлистов, сообразно градации районов по дороговизне и с целью согласования разбивки рабочих и служащих по категориям, принятым в соответственных профессиональных союзах.

Дороги, входящие в те или другие районы, а также ведомость распределения служащих, мастеровых и рабочих по категориям указаны в печатной ведомости, представленной Ц. И. К. Всероссийского ж.-д. съезда Ц. И. К. Советов Рабочих, Солдатских и Крестьянских Депутатов.

II

Для лиц, пользующихся квартирой в натуре или другими видами натурального довольствия, нормы вознаграждения соответственно уменьшаются, согласно правил, указанных в ведомости, представленной Ц.И.К. Всероссийского ж.-д. союза на утверждение Ц. И. К. Советов Рабочих, Солдатских и Крестьянских Депутатов.

III

Эвакуированные и командированные железнодорожники сверх предусмотренных прав пользуются всеми преимуществами, предусмотренными инструкцией о применении положения о железнодорожных служащих в военное время, утвержденной 12/III 1890 г. и законом 28/IV 1915 г., причем все выдачи по указанным законам должны производиться по новым окладам.

IV

Уравнение в правах временных и поденных служащих и рабочих со штатами

Согласно постановлений Всероссийского учредительного железнодорожного съезда, уравнять всех временных и постоянно-поденных служащих и рабочих в правах со штатами в отношении оплаты за дни болезни, отпусков и т. п.

Примечание. Постоянно-поденными считаются все поденные рабочие, работа которых не носит случайного характера. Случайный характер работ определяется органами союза совместно с представителями лиц администрации.

V

О продолжительности рабочего дня во всех отраслях железнодорожного труда

Во всех отраслях физического железнодорожного труда устанавливается экономический 8-часовой рабочий день и 6-часовой для труда умственного и конторского (телеграфисты, конторщики, табельщики и т. д.), с сокращением продолжительности работ на два часа накануне воскресных дней.

Примечание. На время настоящей войны и демобилизации, равно ввиду недостатка технически подготовленных сил, допускаются сверхурочные работы, причем сверхурочные часы оплачиваются в двойном размере.

VI

Для месячных служащих, мастеровых и рабочих, пользующихся по роду своей службы нормальным воскресным и праздничным отдыхом, нормальным экономическим рабочим месяцем считается: 1) для лиц, занятых непрерывным физическим трудом, 204 часа; 2) для лиц, занятых непрерывным умственным, конторским или близким к нему трудом, 150 часов.

Примечание. Предельная продолжительность непрерывной работы не должна превышать для лиц, занятых физическим трудом, 12-ти часов и для лиц, занятых умственным, конторским или близким к нему трудом,— 9-ти часов.

VII

О применении настоящего декрета

При распределении служащих, мастеровых и рабочих по категориям, разработанным Всероссийским учредительным ж.-д. съездом, — главным дорожным комитетом, совместно с представителями профессиональных ж.-д. союзов и предствителями администрации, предоставляется право понизить ту или иную категорию службы на одну ступень и повысить не более двух, в зависимости от местных условий службы, а также внести в ту или иную категорию и все должности, не вошедшие в ведомость, с привлечением к распределению по категориям соответственных профессиональных союзов.

VIII

О порядке уплаты по новым окладам

Уплата по новым окладам производится с 1 сентября 1917 г., причем за декабрь заработок выдается по новым окладам полностью, а разница за прошедшие месяцы выплачивается в следующем порядке:

1) Прибавка за ноябрь должна быть выслана 15 декабря по представлении необходимых сведений Центральным исполнительным комитетом Всероссийского ж.-д. союза.

2) Прибавка за сентябрь должна быть выслана в январе 1918 года и

3) Прибавка за октябрь должна быть выслана в феврале 1918 года.

Председатель ВЦИК Совета Р. С. и К. Д. **Свердлов**
Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

11 декабря 1917 г.

ОБ УЧРЕЖДЕНИИ ВСЕРОССИЙСКОЙ МЕЖДУВЕДОМСТВЕННОЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНОЙ КОМИССИИ ПО ОХРАНЕ ДОРОГ

(Декрет Совета Народных Комиссаров)

1. В целях обеспечения планомерного снабжения населения продовольствием и предметами первой необходимости учреждается Всероссийская Междуведомственная Чрезвычайная Комиссия по охране дорог в составе Народного Комиссара Путей Сообщения, Председателя Центрального Комитета по снабжению армии и тов. Председателя Совета Снабжения.

2. Все ныне существующие организации по охране дорог переходят в ведение Междуведомственной Комиссии.

3. В распоряжение Междуведомственной Комиссии ассигнуется на организационные расходы пять миллионов рублей.

4. Междуведомственная Комиссия немедленно приступает к организации и инструктированию комиссаров и военно-продовольственных отрядов и срочной посылке их на места.

5. На обязанности охраны возлагается в особенности беспощадная борьба со спекулянтами и неразрешенным провозом грузов.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

16 февраля 1918 г.

О ПРЕДЕЛАХ КОМПЕТЕНЦИИ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В ДЕЛЕ ТРАНСПОРТА

(Декрет Совета Народных Комиссаров)

1) Единственным органом, объединяющим и руководящим делом транспорта, как в отношении составления планов каких бы то ни было массовых, не исключая и воинских, железнодорожных перевозок, так и в отношении выполнения этих планов, а в особенности в отношении непосредственного руководства движением — является только Народный Комиссариат путей сообщения.

2) Все заинтересованные в перевозках ведомства, учреждения, организации и лица составляют только предварительные планы перевозок, особенно массовых, не исключая в том числе демобилизационных и воинских, и никоим образом не могут передавать их на места к исполнению без предварительного согласования с Народным Комиссариатом путей сообщения.

3) Коллегиальное согласование планов различных перевозок, составленных отдельными ведомствами, организациями и лицами, производится исключительно в Народном Комиссариате путей сообщения, как в учреждении, обязанном объединять и достигать согласованности всех отдельных предположений в этом деле. Поэтому подлежащие Народные Комиссариаты, учреждения, организации и частные лица во всех указанных случаях должны командировать в Народный Комиссариат путей сообщения своих уполномоченных представителей.

4) Фактическое исполнение перевозочных планов, выработанных по соглашению с Народным Комиссариатом путей сообщения, производится исключительно подлежащими органами Народного Комиссариата путей сообщения, но для согласованности действий последних с интересами соответствующих комиссариатов и организаций от последних могут быть командированы особые уполномоченные представители, заранее объявленные Народному Комиссариату путей сообщения.

5) Все распоряжения по части движения на линиях, по работе станций на местах, в отношении порядка отправления поездов, маневровая работа и т. п. находятся в исключительном ведении железнодорожников и их организаций. Никакие другие учреждения, организации или комиссары, какими бы полномочиями они ни были снабжены, не имеют никакого права непосредственного вмешательства в работу дорог и действовать помимо комиссаров последних, главных железнодорожных комитетов, местных железнодорожных организаций или линейных агентов движения.

6) Все лица, нарушающие требования настоящего декрета, будут рассматриваться как разрушители транспорта, и на этом основании будут немедленно предаваться революционному суду как враги Советской власти.

7) Ставка, имеющая самостоятельный район действия, автономная в деталях распорядительных функций на дорогах, не изъемлется от подчинения общему руководству со стороны Народного Комиссариата путей сообщения, не исключая даже вопросов, связанных с внутренним для фронтовых дорог распорядком. Во всех же вопросах, непосредственно влияющих на работу тыла, в том числе в вопросах распределения подвижного состава и демобилизации, ставка безусловно подчиняется Народному Комиссариату путей сообщения.

8) Распоряжения, исходящие от Верховного Главнокомандующего и отдельных начальников отрядов, касающиеся передвижения Советских войск, вызванного надобностями гражданской войны, подлежат безусловному исполнению с предоставлением железнодорожным агентам права указания на допущенные начальниками отрядов превышения власти — высшему командованию.

9) Доказанные факты саботажа со стороны железнодорожных агентов влекут для виновных ответственность, указанную в пункте 6.

10) Народному Комиссариату путей сообщения предоставляется право издавать в развитие настоящего декрета обязательные для всех учреждений, организаций и лиц постановления и правила.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

20 февраля 1918 г.

О ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ, ОХРАНЕ ДОРОГ И ПОВЫШЕНИИ ИХ ПРОВОЗОСПОСОБНОСТИ

(Декрет Совета Народных Комиссаров)

Ввиду очевидной необходимости положить предел дальнейшему разрушению железных дорог, особенно грозному по своим последствиям именно теперь, в момент повсеместного передвижения воинских эшелонов и наличия голода в ряде областей: ввиду того, что ряд местных областных и центральных организаций, пытаясь улучшить положение, вмешивается самостоятельно в техническое управление железнодорожным аппаратом и тем окончательно убивает его, Совет Народных Комиссаров постановляет:

1. Во главе Народного Комиссариата путей сообщения находится Народный Комиссар путей сообщения, ответственный перед Советом Народных Комиссаров и Всероссийским Центральным Исполнительным Комитетом Советов Рабочих и Крестьянских Депутатов.

2. Коллегия путей сообщения состоит из Народного Комиссара, который является ее председателем, и членов Коллегии, избранных Всероссийским Железнодорожным Съездом и утвержденных Советом Народных Комиссаров и Всероссийским Центральным Исполнительным Комитетом Советов.

В случае расхождения Коллегии с Комиссаром, она имеет право апеллировать к Совету Народных Комиссаров и к Всероссийскому Центральному Исполнительному Комитету Советов.

3. Коллегия по управлению Народным Комиссариатом путей сообщения не вмешивается непосредственно в распоряжения Народного Комиссара путей сообщения, снабжаемого диктаторскими полномочиями в области транспорта.

4. Вся сложная сеть организаций, ведающих транспортом, по предложению Народного Комиссариата путей сообщения, упрощается, причем излишние организации упраздняются. Перечень таковых последует дополнительно в форме приказа Народного Комиссара путей сообщения.

5. Все федеративные, областные и иные местные Советские организации не имеют права вмешиваться в дела транспорта, ввиду того, что дороги, хотя и проходят по определенной территории, но по самому существу своему экстерриториальны, ибо служат нуждам всей республики. Все федеративные, областные и иные местные Советские организации всячески оказывают содействие железнодорожникам, вплоть до подачи им вооруженной помощи, в случае попыток каких-либо организаций не подчиниться настоящему декрету.

6. Каждый местный, районный или областной железнодорожный центр выбирает из своей среды наиболее активного, преданного Советской власти, работника, знатока железнодорожного хозяйства, которого и ставит во главе своего центра в качестве исполнительного лица, ответственного перед Народным Комиссаром путей сообщения, в этом лице воплощается вся полнота диктаторской власти пролетариата в данном железнодорожном центре. Таковое лицо утверждается Народным Комиссаром путей сообщения.

7. С момента издания настоящего декрета, вступающего в силу при передаче по телеграфу, упраздняются все комиссары, эмиссары и агенты, назначенные на железные дороги прочими, кроме Народного Комиссариата путей сообщения, ведомствами. Впредь назначение таковых комиссаров должно носить лишь контрольный характер, причем правом распоряжения железнодорожным делом они не пользуются.

8. На тех дорогах или местах, где Главные Дорожные Комитеты или иные выборные железнодорожные организации отказываются стать на точку зрения Советской власти и проводят скрытый саботаж, наиболее активные и революционные железнодорожники обязаны организовать военно-революционные железнодорожные комитеты, которые, по утверждению их Народным Комиссариатом путей сообщения и по соглашению с ним, примут на себя полноту власти, выдвинув для этого одно определенное ответственное лицо.

9. Учреждается военная охрана железных дорог из отрядов, организуемых, преимущественно, из железнодорожников, как на местах, так и в центре; все эти отряды военной охраны подчиняются ответственным лицам, назначаемым

или утверждаемым Народным Комиссаром путей сообщения. Чрезвычайная Всероссийская Междуведомственная Комиссия по охране дорог передается в ведение Народного Комиссара путей сообщения.

10. Эти же отряды военной охраны выполняют обязанности контрольных отрядов, как по борьбе с безбилетным проездом и беспорядочным провозом грузов, так и по борьбе с простоем вагонов и паровозов, вызываемым бессознательными или корыстными действиями отдельных агентов железнодорожной службы. Такие летучие контрольные отряды снабжаются каждый раз определенными письменными инструкциями и полномочиями от соответствующих уполномоченных агентов железнодорожной власти и не имеют права преступать эти полномочия.

11. В соответствии с постановлениями Чрезвычайного Железнодорожного Съезда в центре и на местах из лучших специалистов железнодорожного дела немедленно организуются Техническо-Инструкторские Отделы, как технические аппараты, которыми должны воспользоваться ответственные руководители, в целях упрощения правил эксплоатации, устранения излишних формальностей, изменения системы отчетности, замены одних материалов другими, подходящими, имеющимися налицо, замены одного вида топлива другим, ввиду возможности полного прекращения подвоза угля из Донецкого бассейна и т. п.

12. Неподчинение настоящему декрету карается немедленным арестом, в случае противодействия применяется вооруженная сила: — виновные предаются суду Революционного Трибунала.

Председатель Совета Народных Комиссаров

В. Ульянов (Ленин)

26 марта 1918 г.

О ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

(Декрет Совета Народных Комиссаров)

Совет Народных Комиссаров постановляет:

1) Признать необходимым постройку железных дорог, могущих способствовать улучшению продовольственного дела.

2) Постройка продовольственных железных дорог, как призванных удовлетворять самые насущные нужды государства, должна производиться самым экстренным порядком.

3) Для определения линий, нуждающихся в срочной постройке в интересах продовольственного дела и для общего наблюдения за ходом построек учредить при Народном Комиссариате Продовольствия «Совет по проведению продовольственных железных дорог» в составе:

1 представителя от Народного Комиссариата Продовольствия,

3 представителей от Народного Комиссариата путей сообщения (в том числе 1 представитель от Центростроя),

1 представителя от Высшего Совета Народного Хозяйства,

1 представителя от Северного Областного Продовольственного Комитета,

1 представителя от Московского Областного Продовольственного Комитета и 1 представителя от Московского Городского Продовольственного Комитета.

4) Признать необходимым для построек продовольственных железных дорог использовать железнодорожное имущество, как ширококолейное, так и узкоколейное, имеющееся у отдельных ведомств, на частном рынке, а также демобилизованное имущество, которое может быть уступлено военным ведомством.

5) Средства на производство построек продовольственных железных дорог должны быть ассигнованы из кредита, имеющего быть отпущенным по Чрезвычайной смете Народного Комиссариата путей сообщения на первую половину 1918 года.

6) В первую очередь признать необходимым срочную постройку железнодорожных линий в хлебном районе Западной Сибири с выходом на Омскую железную дорогу и к водным путям, а для предварительных работ и заготовки материалов — ассигновать кредит в 10 000 000 рублей с зачислением означенной

суммы в счет кредита, имеющего быть отпущенным по «Чрезвычайной смете Народного Комиссариата путей сообщения на первую половину 1918 года».

7) Отпускаемые, согласно п. 6 — 10 000 000 руб. ассигнуются ввиду срочности работ Совету по Постройке Продовольственных железных дорог: все же дальнейшие ассигновки должны выдаваться согласно порядку, имеющему быть установленным для отпуска кредитов по Чрезвычайной смете Народного Комиссариата путей сообщения на первую половину 1918 года.

8) Начатые Московским Городским Продовольственным Комитетом работы по изысканию линий в районе, указанном в п. 6, в целях непрерывности и срочности выполнений должны продолжаться, а затем, по образовании «Совета по Постройке Продовольственных железных дорог», все дела, кредиты, материалы и технический персонал должны быть переданы Московским Городским Продовольственным Комитетом «Совету по Постройке Продовольственных железных дорог».

9) В дальнейшем ведение построек продовольственных железных дорог, все материалы, технический персонал и денежные средства «Совет по Постройке продовольственных железных дорог» передает Народному Комиссариату путей сообщения, причем срок передачи устанавливается по соглашению между «Советом по постройке Продовольственных железных дорог» и Народным Комиссариатом путей сообщения, но, во всяком случае, не позднее недели после утверждения «Чрезвычайной сметы Народного Комиссариата путей сообщения на первую половину 1918 г.».

Председатель Совета Народных Комиссаров

В. Ульянов (Ленин)

4 апреля 1918 г.

РАЗДЕЛ II

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРИОД ИНОСТРАННОЙ ВОЕННОЙ ИНТЕРВЕНЦИИ И ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

(1918—1920 гг.)

Большевистская партия поднимает рабочих и крестьян на отечественную войну против иностранных захватчиков и буржуазно-помещичьей белогвардейщины. Советская республика и ее Красная армия разбивают одного за другим ставленников Антанты — Колчака, Юденича, Деникина, Краснова, Врангеля, вышибают из Украины и Белоруссии еще одного ставленника Антанты — Пилсудского и, таким образом, отбивают иностранную военную интервенцию, изгоняют вон ее войска из пределов Советской страны.

[История Всесоюзной Коммунистической Партии (большевиков). Издательство ЦК ВКП(б) «Правда», 1938 г., стр. 236].

«Наш лозунг должен быть один — учиться военному делу настоящим образом, ввести порядок на железных дорогах. Без железных дорог социалистическая революционная война — вреднейшее предательство».

(Ленин)

НАЦИОНАЛИЗАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

(Из постановления СНК РСФСР «О национализации крупнейших предприятий по горной, металлургической и металлообрабатывающей, текстильной, электротехнической, лесопильной, деревообделочной, табачной, стекольной и керамической, кожевенной, цементной и прочим отраслям промышленности, паровых мельниц, предприятий по местному благоустройству и предприятий в области железнодорожного транспорта»)

В целях решительной борьбы с хозяйственной и продовольственной разрухой и для упрочения диктатуры рабочего класса и деревенской бедноты Совет Народных Комиссаров постановил:

I. Объявить собственностью Российской Социалистической Федеративной Советской Республики нижеуказанные, расположенные в пределах Советской Республики, промышленные и торгово-промышленные предприятия со всеми их капиталами и имуществом, в чем бы таковые ни заключались...

В области железнодорожного транспорта

...26. Все предприятия общества частных железных дорог и подъездных путей, как находящихся в эксплуатации, так и строящихся...

...II. Организацию управления национализируемыми предприятиями поручается в срочном порядке выработать и провести в жизнь соответствующим отделам Высшего Совета Народного Хозяйства с соблюдением всех ранее изданных по сему поводу декретов под общим руководством Президиума Высшего Совета народного хозяйства...

По отношению к предприятиям, упомянутым в п. 26 раздела 1 сего декрета (предприятия железнодорожных и подъездных путей), такое же поручение возлагается на Народный Комиссариат Путей Сообщения с окончательного утверждения Совета Народных Комиссаров...

Председатель Совета Народных Комиссаров

28 июня 1918 г.

В. Ульянов (Ленин)

ОБ УПРАВЛЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ПУТЯМИ СООБЩЕНИЯ

(Декрет Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов Рабочих, Солдатских, Крестьянских и Казачьих Депутатов)

I. Положение о Народном Комиссариате Путей Сообщения

§ 1. В ведении Народного Комиссариата Путей Сообщения находятся все эксплоатируемые в стране железные дороги.

§ 2. Во главе Народного Комиссариата Путей Сообщения находятся Народный Комиссар, назначаемый Всероссийским Центральным Исполнительным Комитетом Советов, и Коллегия по управлению Народным Комиссариатом.

§ 3. Народный Комиссар путей сообщения является общим руководителем Народного Комиссариата Путей Сообщения, направляет всю политику Народного Комиссариата, как председатель Коллегии, и имеет право действовать самостоятельно и единолично, когда это необходимо в интересах транспорта, докладывая о всех своих решениях в ближайшем заседании Коллегии.

Примечание. В случае расхождения Коллегии или Всероссийского Исполнительного Комитета железных дорог (Викжедора) с Народным Комиссаром, они имеют право апеллировать в Совет Народных Комиссаров и Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет Советов.

§ 4. Кандидаты в члены Коллегии намечаются Викжедором и Народным Комиссаром Путей Сообщения, причем Народный Комиссар Путей Сообщения, выставляя своих кандидатов, доводит о них предварительно до сведения Викжедора, который должен представить свой отзыв в Совет Народных Комиссаров. Все члены Коллегии утверждаются Советом Народных Комиссаров.

§ 5. Заместитель Народного Комиссара Путей Сообщения назначается Советом Народных Комиссаров из числа членов Коллегии Народного Комиссариата Путей Сообщения.

§ 6. Каждый член Коллегии стоит во главе отдельного управления Народного Комиссариата Путей Сообщения и является комиссаром этого управления, ответственным за правильный ход работ и всей деятельности данного управления.

§ 7. Народный Комиссар и Коллегия Путей Сообщения целиком и полностью ответственны перед Всероссийским Центральным Исполнительным Комитетом Советов и Советом Народных Комиссаров.

§ 8. Каждый член Коллегии несет ответственность за свою деятельность, как перед Коллегией, так и перед Народным Комиссаром Путей Сообщения.

§ 9. Члены Коллегии могут быть отстранены из Коллегии лишь по решению Совета Народных Комиссаров или Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов.

II. Главный Совет Путей Сообщения

§ 10. Главный Совет Путей Сообщения организуется Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с Всероссийским Центральным Исполнительным Комитетом Советов и утверждается последним и Советом Народных Комиссаров в составе, указанном в § 11.

§ 11. В Главный Совет Путей Сообщения входят представители от Всероссийского Исполнительного Комитета железных дорог (Викжедора), Всероссийского Исполнительного Комитета водных путей (Виквода), Всероссийского Исполнительного Комитета шоссейных дорог (Викшосса) и Народных Комиссариатов Земледелия, Труда, Продовольствия, Государственного Контроля, Торговли и Промышленности, по Военным Делам, по Финансовым Делам и Высшего Совета Народного Хозяйства. Кроме того, в Главный Совет входят 6 членов Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов, Народный Комиссар и Коллегия Путей Сообщения.

§ 12. Главный Совет избирает президиум; председатель утверждается Всероссийским Центральным Исполнительным Комитетом Советов.

§ 13. Главный Совет является высшим органом, руководящим работой Народного Комиссариата путей сообщения и направляющим транспортную политику.

III. Совещательные органы при Народном Комиссариате Путей Сообщения

§ 14. Для разработки крупных вопросов по разным отраслям деятельности путей сообщения создаются при Народном Комиссариате совещательные органы, как-то: Технический Совет, Совет по новым путям сообщения, Хозяйственно-Финансовый Совет, Совет по перевозкам, Тарифный Совет и т. д.

§ 15. Предметы занятий и порядок работ каждого из названных Советов определяются специальными инструкциями, утверждаемыми Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

§ 16. Каждый из названных специальных Советов имеет председателя и постоянное определенное число членов специалистов, назначаемых Народным Комиссариатом согласно утвержденных штатов. Кроме того в состав этих советов входят, по особым каждый раз приглашениям, представители заинтересованных ведомств, учреждений и организаций.

IV. Исполнительные органы Народного Комиссариата Путей Сообщения

§ 17. Народный Комиссариат Путей Сообщения разделяется на соответствующее число отдельных исполнительных органов (управлений) с потребным штатом служащих согласно особому положению и смете.

§ 18. Число отдельных управлений, на которое разделяется Народный Комиссариат Путей Сообщения, и потребный штат для них утверждается Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

Председатель Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов **Я. Свердлов.**

Председатель Совета Народных Комиссаров

В. Ульянов (Ленин)

31 мая 1918 г.

ОБ УЧРЕЖДЕНИИ УПРАВЛЕНИЯ ПО ОХРАНЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

(Постановление Совета Народных Комиссаров)

Совет Народных Комиссаров постановил:

В изменение декретов от 15 и 21 февраля 1918 года (Собр. Узак. № 24, ст. 330 и Газ. Изв. Рабоче-Крест. Правит. № 31) взамен Всероссийской Междуведомственной Чрезвычайной Комиссии по охране дорог — образовать при Народном Комиссариате Путей Сообщения по охране путей сообщения, во главе которого должен стоять один из членов Коллегии Народного Комиссариата Путей Сообщения.

Численность служащих охраны довести до семидесяти тысяч человек, причем в состав ее допускать только по рекомендациям рабочих, профессиональных и крестьянских организаций.

Руководство всей охраной вне района военных действий возложить на Управление по охране путей сообщения. За Народным Комиссариатом же по Военным Делам, в интересах единства обучения военному делу с Красной Армией, остается лишь право издавать особые инструкции и давать инструкторов. В сфере же военных действий охрана путей сообщений переходит под общее управление военных властей.

В целях контроля и наблюдения за правильным несением службы служащими охраны на местах при губернских Исполнительных Комитетах учредить особую инспекцию, которая, не вмешиваясь в службы охраны, должна следить за правильным ее исполнением.

Точное определение задач инспекции должно быть установлено особой инструкцией, выработанной Народными Комиссариатами Путей Сообщения и по Внутренним Делам.

Все остальные виды железнодорожной охраны, с изданием настоящего декрета, — подлежат расформированию.

Председатель Совета Народных Комиссаров

В. Ульянов (Ленин)

17 июля 1918 г.

ОБ ОКРУГАХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ (ПОЛОЖЕНИЕ)

(Декрет Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов Рабочих, Крестьянских, Красноармейских и Казачьих Депутатов)

§ 1. Высшим местным органом Народного Комиссариата Путей Сообщения, объединяющим управление железнодорожными путями, является Округ Путей Сообщения, состоящий из: а) Управления Округа Путей Сообщения с Комиссаром во главе, б) Коллегии Управления Округа, в) Съезда Округа Путей Сообщения и г) Совета Округа Путей Сообщения.

Комиссар Округа

§ 2. Народный Комиссар Путей Сообщения назначает Комиссара Округа и его заместителя, причем железнодорожные или иные Советские организации могут представить своих кандидатов.

§ 3. Ответственным за работу и состояние железных дорог Округа перед Народным Комиссаром является Комиссар Округа, облеченный распорядительными правами по всем железнодорожным вопросам с правом передавать частью или полностью свои полномочия помощникам или подлежащим руководителям из состава Управления Округа Путей Сообщения. Помощники Комиссара Округа Путей сообщения являются его заместителями.

§ 4. Комиссару Округа Путей Сообщения предоставлены нижеследующие полномочия:

Административные. Издание всех руководящих распоряжений, обязательных для всех лиц, обслуживающих пути сообщения Округа; распоряжение личным составом, согласно «Положению о службе на путях сообщения», кроме назначения, увольнения и перемещения главных руководителей отдельных самостоятельных местных Управлений; утверждение границ административного деления в пределах каждого самостоятельного Управления; наблюдение за правильностью несения службы всеми работающими на путях сообщения Округа; периодические доклады о состоянии работ и денежной отчетности на путях сообщения Округа лично или через уполномоченного; предоставление права служебного проезда по путям сообщения Округа; предоставление Народному Комиссару Путей Сообщения кандидатов на должность главных руководителей местных Управлений.

Технические. Разрешение и утверждение всех строительных и эксплоатационных технических вопросов, возникающих при постройке и эксплоатации путей сообщения, с правом изменений действующих положений, имеющих местное значение; утверждение смет и проектов всех видов сооружений и подъездных путей на сумму не свыше одного миллиона каждый по рассмотрению их в подлежащих случаях в Техническом Совещании и Хозяйственно-Финансовой Комиссии; утверждение отступлений от существующих правил технической эксплоатации по заключениям Технического Совещания; открытие движения на вновь строящихся дорогах.

Эксплоатационные. Разрешение всех технически-распорядительных вопросов, возникающих по перевозкам пассажиров, грузов и войск; регулировка перевозок грузов; составление планов перевозок; разрешение внеочередных перевозок разных степеней отдельными отправками; установление, в экстренных случаях, внеочередности для всех отправок определенной категории грузов на определенный срок с доведением о сем до сведения Совета Округа; разрешение, в экстренных случаях, кружных направлений для пассажиров и грузов в пределах Округа и по соглашению с соседними Округами, если кружность выходит за пределы данного округа путей сообщения относительно условий перевозки; использование перевозочных средств и общих зданий, путей и сооружений; открытие новых коммерческих пунктов; распределение подвижного состава и паровозов между дорогами Округа на срок и передача в инвентарь; разрешение вопросов передач подвижного состава и паровозов между дорогами и частными лицами в условиях найма; принятие всех нужных

мер к наилучшему использованию путей сообщения для удовлетворения потребностей населения в перевозках.

Хозяйственные. В пределах отпущенных кредитов, утверждение договоров и технических условий на подряды и поставки без ограничения сумм, по рассмотрении их в подлежащих случаях в Хозяйственно-Финансовой Комиссии; расторжение или изменение договоров на подряды и поставки, согласованных Хозяйственно-Финансовой Комиссией; разрешение покупок на наличные и заключение договоров на поставки и подряды без вызова конкуренции, на сумму 300 000 р. каждая.

Финансовые. Рассмотрение всех сметных и отчетных вопросов, утверждение переноса кредитов по эксплоатационным и строительным сметам в пределах разрешенных сумм; разрешение расходов из нераспределенных сумм, отпускаемых в распоряжение Управления Округа, до десяти тысяч рублей на каждый отдельный расход; разрешение кредитов из нераспределенных сумм в пределах смет, утверждаемых Хозяйственно-Финансовой Комиссией; разрешение производства работ и открытие кредитов за счет нераспределенных и специальных сумм по рассмотрении их в Хозяйственно-Финансовой Комиссии.

Съезд Округа Путей Сообщения

§ 5. Съезд Округа Путей Сообщения созывается не менее двух раз в год, в сроки, определенные предыдущим Съездом, из представителей:

1) всех железнодорожников данного Округа, по расчету один представитель на 3 000 человек;

2) областных и городских Советов Рабочих и Крестьянских Депутатов по одному представителю от каждого;

3) областного Совета профессиональных союзов (одного представителя);

4) заинтересованных в деле транспорта ведомств — от их областных организаций, Высшего Совета Народного Хозяйства, Народных Комиссариатов по Военным Делам, Труда, по Финансовым Делам, Продовольствия, Торговли и Промышленности, Земледелия и Государственного Контроля, по одному от каждого, и

5) представителей прочих заинтересованных организаций, с правом совещательного голоса.

Занятия Съезда происходят под председательством лица, избираемого на Съезде.

§ 6. Съезд Округа обсуждает вопросы транспорта и дает руководящие указания и задания в отношении разработки первостепенных вопросов, как-то: о постройке новых путей, пересмотре и изменении тарифов и законоположений по путям сообщения, об изменении условий перевозки грузов и пассажиров, об осуществлении общественного контроля над работой путей сообщения, об общем направлении эксплоатации и развитии путей сообщения Округа; выясняет все местные нужды по путям сообщения.

Примечание. Вопросы труда и быта работающих на путях сообщения рассматриваются в пределах декретов Совета Народных Комиссаров и Народного Комиссариата Труда.

§ 7. Совет Округа избирается из числа членов Съезда Округа Путей сообщения, причем прямым голосованием Съезд избирает из своей среды 10—15 членов Совета, а кроме того, Съезд избирает из своей среды по одному представителю от нижеследующих учреждений и организаций:

1) от Управления Округа Путей Сообщения,

2) от местных Управлений эксплоатируемых и строящихся железных дорог, водных путей и шоссейных дорог,

3) от Советов тех же местных организаций,

4) от ведомств Народного Хозяйства, Военного, Земледелия, Труда, Продовольствия, Торговли и Промышленности, Финансов и Государственного Контроля, по одному от каждого,

5) от областного Совета Рабочих и Крестьянских Депутатов и...

§ 8. Совет Округа является органом: консультативным в вопросах технических, контролирующим исполнительные органы Округа и руководящим в вопросах труда и быта на путях сообщения Округа в пределах декретов Совета Народных Комиссаров и Народного Комиссариата Труда. При разногласии с Комиссаром Округа Совет имеет право апеллировать в Народный Комиссариат Путей сообщения.

§ 9. Совет Округа заседает периодически, по мере надобности, но не реже одного раза в месяц, и созывается Комиссаром Округа, председателем по собственной инициативе, или по заявлению $^1/_3$ членов Совета.

§ 10. Комиссар Округа Путей Сообщения дает периодический отчет Совету о положении дела на путях сообщения Округа.

Коллегия Управления Округа

§ 11. Комиссар Округа организует Коллегию Управления Округа; число членов Коллегии соответствует количеству отделов Управления Округа, причем каждый член Коллегии заведывает каким-либо из отделов и является ответственным за ведение дел своего отдела перед Комиссаром Округа. Кроме того, в Коллегию входят Комиссар Округа и его заместитель.

Примечание. Кандидатов в члены Коллегии рекомендует Совет Округа, причем Комиссар Округа имеет право отвода их и представления на утверждение Народного Комиссара Путей Сообщения своих кандидатов.

§ 12. Председателем Коллегии является Комиссар Округа.

Управление Округа Путей Сообщения

§ 13. Схема разделения Управления Округа Путей Сообщения на части и смета на содержание потребного штата сего Управления утверждается Народным Комиссаром по представлению Комиссара Округа.

§ 14. Заведывающие отделами утверждаются Народным Комиссаром Путей Сообщения, прочие же назначения по Управлению Округа делаются Комиссаром Округа. Все вышепоименованные назначения делаются из числа лиц, технически и практически подготовленных к выполнению возлагаемых на них обязанностей.

§ 15. Для рассмотрения крупных технических, хозяйственно-кредитных и перевозочных вопросов при Управлении Округа Путей Сообщения создаются совещательные органы: 1) Техническое Совещание, 2) Хозяйственно-Финансовая Комиссия и 3) Совещание по перевозкам. Эти органы составляются из председателя и определенного числа постоянных членов — специалистов, назначаемых Комиссаром Округа; кроме того, в состав их входят представители заинтересованных ведомств, учреждений и организаций по особому каждый раз приглашению; заведывающие отделами Управления Округа являются членами этих органов, каждый по своей должности. Предметы занятий и порядок работ этих органов в пределах компетенции Округа определяются специальными инструкциями, утвержденными Комиссаром Округа. Штаты их утверждаются в общей смете по § 13.

Председатель Всероссийского Центрального Исполнительного
Комитета Советов **Я. Свердлов**

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

25 июля 1918 г.

ОБ АННУЛИРОВАНИИ ПРЕТЕНЗИЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

(Декрет Совета Народных Комиссаров)

В целях борьбы со спекуляцией посредством скупки накладных, ввиду сложения железными дорогами ответственности за срочность перевозок и в целях освобождения дорог от ложащихся тяжелым бременем на народную казну исков, вызванных утерями грузов под воздействием непреодолимой силы, как-то: военными действиями, стихийной демобилизацией и т. п., Совет Народных Комиссаров постановил:

I. Право на получение от железных дорог какого бы то ни было возна-

граждения в связи с перевозкой грузов (в том числе и нулевого багажа), выданных станциями или утерянных дорогами до вступления в силу настоящего декрета, — уничтожается. Претензии, вытекающие из означенных перевозок, как предъявленные уже к железным дорогам (в рекламационном порядке), но еще не удовлетворенные, так и могущие быть предъявленными, — удовлетворению не подлежат; предъявленные к железным дорогам по тем же основаниям судебные иски, находящиеся в производстве, как судебных установлений, так и третейских судов, — прекращаются навсегда.

II. Постановление, изложенное в ст. I, не распространяется на следующие случаи:

1) если по данной претензии вступило уже в законную силу судебное решение и

2) если претензия касается: а) возврата признанных самою дорогою в рекламационном порядке переборов, б) уплаты взысканных наложенных платежей или возврата излишне взысканных сумм наложенного платежа, в) возврата перевырученных сумм за проданные с торгов грузы, г) уплаты сумм, полученных за реквизированные грузы и д) вознаграждения за порчу или недостачу домашних вещей.

Примечание 1. Во всех случаях, перечисленных в п. 2 настоящей статьи, соответствующие суммы уплачиваются без начисления каких бы то ни было процентов.

Примечание 2. Указанные в п. 2 настоящей статьи переборы (а) и вознаграждение за домашние вещи (д) также не подлежат уплате, если соответствующая претензия основана на праве требования, приобретенном от другого лица по переуступке.

III. Сложить со счетов все числящиеся по день издания сего декрета за служащими на железных дорогах, без ограничения размера, начеты, возникшие из дел по недоборам и по неправильному применению тарифа и правил перевозки, если только по этим делам не установлена наличность злой воли ответственных лиц; равным образом, сложить со счетов все, без ограничения размеров, числящиеся за всеми служащими суммы по выправкам служб сборов по однородным, вышеупомянутым в сей статье делам, касающимся перевозок, совершенных до того же дня.

IV. Претензии и иски, вытекающие из перевозки по железным дорогам пассажирского багажа, действию сего декрета не подлежат. Все же остальные претензии и иски по перевозке грузов, если последние возникнут по основаниям, имевшим место после издания сего декрета, подлежат разрешению в порядке действующих узаконений и правил.

V. Настоящий декрет распространяется на перевозки по всем путям сообщения, в том числе на смешанные железнодорожно-водные и международные, в частях, касающихся русских железных дорог.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

19 августа 1918 г.

О ЛИКВИДАЦИИ ЧАСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

(Декрет Совета Народных Комиссаров)

В дополнение декрета «О национализации крупнейших предприятий по горной, металлургической и металлообрабатывающей, текстильной, электротехнической, лесопильной и деревообделочной, табачной, стекольной и керамической, кожевенной, цементной и прочим отраслям промышленности, паровых мельниц, предприятий по местному благоустройству и предприятий в области железнодорожного транспорта» (Собр. Узак. № 47, стр. 559), Совет Народных Комиссаров постановил:

Ст. 1. Существующие Правления бывших частных железных дорог, ныне переходящих в собственность Республики, упраздняются.

Ст. 2. Вместо упраздненных Правлений бывших частных железных дорог на каждой дороге учреждается Ликвидационная Комиссия дороги.

Ст. 3. В состав Ликвидационной Комиссии входят два члена от Исполнительного Комитета дороги (или Революционного Комитета) и по одному от Народных Комиссариатов: Путей Сообщения, по Финансовым Делам и Государственного Контроля, Округа Путей Сообщения, Совета Рабочих и Крестьянских Депутатов области или города, где находится Управление дороги, и областного или местного Совета Народного Хозяйства.

Ст. 4. Для руководства и объединения деятельности всех Ликвидационных Комиссий бывших частных железных дорог эксплоатируемых и строящихся учреждается Всероссийская Центральная Ликвидационная Комиссия.

Ст. 5. В состав Всероссийской Центральной Ликвидационной Комиссии входят два представителя от Всероссийского Совета Профессиональных Союзов и по одному представителю от Всероссийского Исполнительного Комитета Железнодорожников (Викжедора), Центрального Исполнительного Комитета Союза рабочих и служащих строящихся железных дорог (Центростроя), от Народных Комиссариатов: Путей Сообщения, по Финансовым Делам, Государственного Контроля, Юстиции и Высшего Совета Народного Хозяйства.

Ст. 6. Весь состав Всероссийской Центральной Ликвидационной Комиссии утверждается Советом Народных Комиссаров, который назначает особо ее председателя.

Ст. 7. Председатели местных Ликвидационных Комиссий для строящихся железных дорог назначаются Высшим Советом Народного Хозяйства, для эксплоатируемых — Народным Комиссариатом Путей Сообщения, а для обществ, дороги коих находятся и в эксплоатации и в стройке, — по соглашению Народного Комиссариата путей сообщения с Высшим Советом Народного Хозяйства.

Ст. 8. Задачей Всероссийской Центральной и местных Ликвидационных Комиссий является осуществление фактического перехода бывших частных железных дорог в собственность Республики, определение финансового положения дороги на данный момент, ревизия правильности расхода всех денежных сумм по момент начала работы Комиссии и наблюдение за сдачей отчетов бывшими Правлениями.

Ст. 9. Для осуществления этих обязанностей Ликвидационным Комиссиям предоставляется право образовывать необходимые отделы и подкомиссии.

Ст. 10. Ликвидационные Комиссии должны быть образованы в течение двух недель со дня опубликования настоящего декрета.

Ст. 11. По окончании работ Ликвидационных Комиссий все их делопроизводство, также все документы и отчеты бывших Правлений частных железных дорог поступают в Народный Комиссариат по Финансовым делам.

Ст. 12. Предельный срок окончания всех работ Ликвидационных Комиссий определить в 6 месяцев.

Ст. 13. Ликвидационные Комиссии существуют на средства, отпускаемые по общей смете эксплоатационных расходов дороги.

Ст. 14. Со дня опубликования настоящего декрета все денежные суммы для нужд бывших частных железных дорог отпускаются в принятом для казенных железных дорог сметном порядке Исполнительным Комитетом (или иными рабочими организациями, фактически управляющими дорогами и стоящими на платформе Советской власти) и расходуются этими организациями под контролем Народных Комиссариатов по Финансовым Делам и Государственного Контроля.

Ст. 15. Все члены бывших Правлений частных железных дорог, их Ревизионных Комиссий и Наблюдательных Комитетов, оставаясь на службе и зачисляясь в штат по соответственной категории, обязаны представить в Ликвидационные Комиссии полный финансовый отчет дорог не позднее 1 января 1919 года.

Ст. 16. Местопребывание Всероссийской Центральной Ликвидационной Комиссии находится в гор. Москве, а местных — определяется Исполнительными Комитетами дорог по соглашению с Народными Комиссариатами Путей Сообщения и по Финансовым Делам.

10 сентября 1918 г.

О ВЫБОРНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СОВЕТСКИХ ОРГАНИЗАЦИЯХ И ОБ УПРАВЛЕНИИ ДОРОГАМИ (ПОЛОЖЕНИЕ)

(Постановление Президиума Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов)

А. Советские организации

§ 1. Советскими организациями являются Исполнительные (Главные и Районные) Комитеты дорог, Советы (съезды) дорожные и районные депутатов дороги.

I. Исполнительные комитеты

§ 2. Исполнительный Комитет дороги избирается Советом (съездом) депутатов дороги, которому принадлежит и право определения количества членов Комитета. Количество это должно сообразоваться с объемом работы Комитета и с максимальной интенсивностью исполнения работ, причем, однако, число членов Комитета не должно превышать 15 человек.

§ 3. Исполнительный Комитет дороги избирается для выполнения постановлений Совета (съезда) депутатов дороги, для руководства ею в политическом отношении, для надзора над административно-хозяйственной деятельностью Комиссаров и других органов Управления дороги и для разрешения вопросов труда, трудовой дисциплины и быта железнодорожников, причем последние вопросы Исполнительный Комитет разрешает совместно с общедорожным профессиональным объединением данной дороги.

§ 4. Исполнительный Комитет дороги является организацией, обязанной проводить в жизнь политику Советской власти и ответственной: а) в общем порядке перед центральными органами власти и б) перед Советом (съездом) депутатов дороги за правильность выполнения его постановлений.

§ 5. Исполнительному Комитету принадлежит право выдвигать кандидатов на должность Комиссара дороги и членов Коллегии по управлению дорогой, причем он может делать представление Комиссару Округа о замене этих лиц другими, если они не отвечают своему назначению.

§ 6. Для разрешения вопросов труда и трудовой дисциплины, а также вопросов железнодорожного быта Исполнительный Комитет дороги образует при себе отделы: 1) Трудовой, 2) Продовольственный, 3) Культурно-просветительный, 4) Врачебно-Санитарный, 5) Жилищный, 6) Социального Страхования, 7) Революционный трибунал. Заведующими отделами являются члены Исполнительного Комитета.

Примечание. 1. Вопросы, входящие в компетенцию Отделов 1, 2, 3, 4, 5 и 6, разрешаются совместно с классовым профессиональным объединением данной дороги.

2. Правильность распределения работ между членами Исполнительного Комитета дорог проверяется Всероссийским Исполнительным Комитетом железнодорожных депутатов («Викжедором»).

3. Вопросы, не разрешенные в Отделах Исполнительного Комитета и Исполнительным Комитетом, передаются в соответствующие высшие инстанции через Исполнительный Комитет.

§ 7. Исполнительному Комитету дороги, по соглашению с Комиссаром дороги, предоставляется право роспуска районных Советов (съездов) депутатов и районных Исполнительных Комитетов, если их деятельность вредит интересам железнодорожного пролетариата и идет против Советской власти, причем вместо распущенного районного Исполнительного Комитета организуется Районный Революционный Комитет из лиц, стоящих на платформе защиты Советской власти.

§ 8. В случае, если Исполнительный Комитет дороги ведет политику, вредящую Советской власти, он постановлением Всероссийского Исполнительного Комитета железнодорожных депутатов («Викжедора»), по соглашению с Народным Комиссариатом путей сообщения, распускается и заменяется Главным

Революционным Комитетом из лиц, стоящих на платформе Советской власти, способных защищать ее и проводить в жизнь ее политику.

Примечание к § 8. Объем прав и обязанностей и срок действия Главного Революционного Комитета определяются Всероссийским Исполнительным Комитетом железнодорожных депутатов («Викжедором») совместно с Народным Комиссариатом путей сообщения.

II. Районные Исполнительные комитеты

§ 9. Районные Исполнительные Комитеты избираются Районными Советами (съездами) депутатов на основании особой инструкции, вырабатываемой Исполнительным Комитетом дороги, причем число членов Районного Исполнительного Комитета не может превышать 8-ми.

§ 10. При Районном Исполнительном Комитете образуются те же Отделы, что и при Исполнительном Комитете дороги (§ 6), причем в области труда и быта Районный Исполнительный Комитет согласует свои действия с районным профессиональным объединением железнодорожников данного района.

Заведывание названными Отделами поручается членам Районного Исполнительного Комитета.

Примечание. Правильность распределения работы между членами Районного Исполнительного Комитета проверяется Исполнительным Комитетом дороги.

§ 11. Районный Исполнительный Комитет ответственен за свою деятельность перед Районным Советом (съездом) депутатов данного района и перед Исполнительным Комитетом дороги.

§ 12. Районный Исполнительный Комитет, в случае расхождения его с политикой Советской власти, распускается (§ 7) и заменяется Районным Революционным Комитетом.

Примечание. Права и обязанности Районного Революционного Комитета и срок его действия определяются Главным Революционным Комитетом по соглашению с Комиссаром дороги.

III. Советы (съезды) депутатов дороги и районов

§ 13. Совет (съезд) депутатов дороги (района) созывается для выборов или перевыборов Исполнительного Комитета дороги (района) для обсуждения общедорожных вопросов в области техники, труда и быта и для периодического контроля и проверки деятельности исполнительных органов дороги.

§ 14. Выборы депутатов в Дорожный (Районный) Совет (съезд) производятся по избирательным районам рабочими, мастеровыми и всеми пролетарско-классовыми элементами дороги всеобщим, прямым, равным и тайным голосованием по пропорциональной системе (по спискам), причем установление техники выборов и решение вопроса о делении дороги на избирательные районы предоставляются Исполнительному Комитету дороги.

Примечания. 1. Выставлять кандидатские списки имеют право партии и группы, стоящие на платформе Советской власти.

2. В соответствии с настоящим параграфом должен быть изменен и п. 1 § 5 Положения об Округах (Собр. Узак. 1918 г. № 54, ст. 607).

§ 15. Дорожный (Районный) Совет депутатов собирается не реже раза в год, но избранный им Исполнительный Комитет имеет право, а по требованию одной трети членов Дорожного (Районного) Совета (съезда) обязан созвать Совет (съезд) на экстренное заседание.

§ 16. Программа работ Совета (съезда) депутатов объявляется Исполнительным Комитетом дороги (района) не позднее, как за месяц до предстоящего собрания, причем Исполнительный Комитет изготовляет Совету (съезду) свои доклады с предполагаемыми им по оным резолюциями.

IV. Всероссийский Исполнительный Комитет железнодорожных депутатов

§ 17. Организацией, объединяющей деятельность всех дорожных Исполнительных Комитетов дорог сети, является Всероссийский Исполнительный Комитет железнодорожных депутатов («Викжедор») в числе, определяемом Всероссийским Съездом Советов железнодорожников.

§ 18. Всероссийский Исполнительный Комитет Совета железнодорожных депутатов («Викжедор») является высшим контролирующим органом на дорогах и следит за действиями и точным исполнением всеми техническими, административно-хозяйственными органами постановлений Совета Народных Комиссаров, Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов, Народного Комиссариата Путей Сообщения, Съезда Советов железнодорожных депутатов.

§ 19. Всероссийский Исполнительный Комитет железнодорожных депутатов («Викжедор») является высшей инстанцией при конфликтах между отдельными органами на дорогах, разъясняет те или иные решения, исходящие из высших железнодорожных органов, находясь в тесной связи с Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

§ 20. Всероссийский Исполнительный Комитет железнодорожных депутатов («Викжедор») намечает коллегию Народного Комиссариата Путей Сообщения.

§ 21. Вопросы труда, продовольственный, культурно-просветительный (внешкольное образование), врачебно-санитарное дело, жилищный вопрос обсуждаются, решаются и проводятся в жизнь совместно с Центральным Всероссийским пролетарско-классовым производственным профессиональным железнодорожным союзом.

§ 22. Для объединения дорог Российской Социалистической Федеративной Советской Республики созывается Съезд дорожных депутатов всех дорог.

§ 23. Всероссийский Съезд Советов железнодорожных депутатов состоит из членов дорожных Советов (съездов) железнодорожных депутатов, избираемых названными Советами из расчета 1 на 5000 железнодорожников каждой дороги, причем остатки не менее 2500 считаются за полные 5000.

§ 24. Дорожные и Окружные Исполнительные Комитеты посылают первые — по одному представителю с совещательным голосом, вторые — по одному с решающим голосом.

§ 25. Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет Советов и Исполнительные Комитеты Областных Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов посылают первый — 10 представителей, а вторые — по одному.

§ 26. Всероссийский Съезд Советов железнодорожных депутатов собирается не реже одного раза в год, но избранный им Всероссийский Исполнительный Комитет имеет право, по требованию одной трети числа всех дорожных Советов (съездов) железнодорожников, экстренно созывать Всероссийский Съезд Советов железнодорожных депутатов.

§ 27. Всероссийский Исполнительный Комитет железнодорожных депутатов в необходимом количестве членов избирается Всероссийским Съездом Советов железнодорожных депутатов для проведения в жизнь постановлений последнего и для функций, подробно указанных в §§ 18, 19, 20, 21, проводя их во всероссийском масштабе.

§ 28. Всероссийский Исполнительный Комитет железнодорожных депутатов («Викжедор») подчиняется в лице Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов и Совета Народных Комиссаров Советской власти и является ответственным в своих действиях перед Всероссийским Съездом Советов железнодорожных депутатов и может быть переизбран во всякое время.

§ 29. Всероссийский Исполнительный Комитет железнодорожных депутатов («Викжедор») объявляет по всей сети Российских железных дорог не позднее,

как за месяц до предполагаемого съезда, программу его работ, изготовляет свои доклады, с предполагаемыми по ним резолюциями.

Примечание. Местонахождение Всероссийского Исполнительного Комитета железнодорожных депутатов («Викжедор») определяется Всероссийским Съездом Советов железнодорожных депутатов.

V. Права выборных членов железнодорожных организаций

§ 30. Члены Всероссийского Исполнительного Комитета железнодорожных депутатов («Викжедор»), Исполнительных Комитетов дороги и районов, Комиссары дороги, Отделов и Районов, как выполняющие административные, технически-хозяйственные и контрольно-финансовые функции, а также занятые вопросами труда, трудовой дисциплины и железнодорожного быта, считаются перемещенными с мест прежнего служения на новые и на все время состояния в выборной или назначенной должности получают содержание за счет дороги по специальным статьям сметы, причем за ними сохраняется их прежнее место.

Примечания. 1. Суточные получаются только при командировках.

2. Лица, выбранные в другие, кроме Советских, организации, содержания и суточных (командировочных) за счет дороги не получают и только сохраняют за собой право на занятие прежних должностей.

§ 31. Члены Советов (съездов) железнодорожных депутатов освобождаются от служебных занятий с сохранением причитающегося им содержания на время работы Советов (съездов). Командировочные членам Советов (съездов) уплачиваются на общем основании.

§ 32. Правильность распределения работы между выборными членами Советских железнодорожных организаций проверяется Всероссийским Исполнительным Комитетом железнодорожных депутатов («Викжедором»).

§ 33. Расходы Советских железнодорожных организаций производятся за счет Республики по определенной смете в установленном порядке для всех других расходов дороги.

Б. Управления железных дорог

I. Органы Управления дорогой

§ 1. Непосредственное управление дорогой в административно-техническом и хозяйственно-финансовом отношениях осуществляется Комиссаром дороги совместно с Коллегией по управлению дорогой и через Отделы Управления дорогой.

Комиссар, Коллегия, Отделы Управления и подчиненные им органы все вместе представляют собой технический аппарат, именуемый «Управление дорогой».

II. Комиссары дороги

§ 2. Комиссар дороги стоит во главе Управления дороги и является лицом, политически ответственным перед Советской властью, в лице центральных органов Народного Комиссариата Путей Сообщения, за должную работу и состояние дороги в административном, техническом и хозяйственно-финансовом отношениях.

§ 3. Кандидатов на должность Комиссара дороги и его заместителя выдвигает Исполнительный Комитет дороги, причем Народному Комиссариату Путей Сообщения предоставляется право отвода выдвинутых Комитетом кандидатов и назначения Комиссаров своей властью.

§ 4. Комиссар дороги и его заместитель утверждаются в своей должности Народным Комиссариатом Путей Сообщения по представлению Комиссара соответствующего округа путей сообщения.

§ 5. Комиссар дороги дает отчет о своей деятельности: а) в общем порядке центральным органам Советской власти в лице Комиссара Округа и Народ-

ного Комиссара Путей Сообщения и б) Исполнительному Комитету дороги, как главному выборному органу дороги.

§ 6. Комиссару дороги предоставляется право иметь технических помощников, утверждаемых в своей должности Комиссаром Округа, причем Комиссару дороги предоставляется право передавать свои полномочия помощникам, а также ответственным руководителям Отделов и частей Управления дорогой, с доведением о сем до сведения Исполнительного Комитета дороги.

§ 7. Число помощников Комиссаров дороги утверждается Комиссаром Округа по представлению Комиссара дороги.

§ 8. Комиссар дороги определяет объем прав и обязанностей своего заместителя и помощников и наблюдает за правильным выполнением ими своих обязанностей, причем наблюдение это должно носить руководящий характер, и, во всяком случае, должно давать известный простор инициативе этих лиц, не стесняя их излишними формальностями.

§ 9. Комиссару дороги предоставляется право в согласии с настоящим Положением и указаниями Комиссара Округа, а также с общими правилами, директивами и постановлениями Народного Комиссара Путей Сообщения издавать для своей дороги приказы, циркуляры и разъяснения по всем вопросам железнодорожного хозяйства.

§ 10. Комиссар дороги организует при себе Коллегию по управлению дорогой, число членов которой соответствует числу Отделов Управления дороги, причем каждый член Коллегии стоит во главе какого-либо из Отделов Управления.

§ 11. Комиссару дороги, с согласия Комиссара Округа, предоставляется право назначать своих представителей в те пункты дороги, где это требуется по условиям работы.

§ 12. Важнейшие вопросы по управлению дорогой Комиссар дороги решает в Коллегии, но ему предоставляется право единоличного решения этих вопросов, с последующим докладом о сем Коллегии.

§ 13. В случаях расхождения с Коллегией по вопросам управления дорогой Комиссар дороги имеет право решать эти вопросы своей властью, с сообщением о сем Комиссару своего Округа.

§ 14. Комиссар дороги утверждает в должности помощников Комиссаров Отделов Управления дорогой.

§ 15. За отсутствием Комиссара дороги его права и обязанности переходят к заместителю Комиссара.

§ 16. Все распоряжения Комиссара дороги, его заместителя и помощников в пределах предоставленных им прав являются обязательными для служащих дороги.

§ 17. Комиссар дороги имеет при себе секретаря и канцелярию.

Примечание. Права и обязанности Комиссара дороги подробно определяются особой инструкцией, утверждаемой Народным Комиссаром Путей Сообщения.

III. Коллегия по Управлению дорогой

§ 18. В соответствии с резделением Управления дороги на Отделы (см. парагр. 24—29) Комиссар дороги, в согласии с Исполнительным Комитетом дороги, организует Коллегию по управлению дорогой.

§ 19. Кандидаты в члены Коллегии и их заместители выдвигаются Исполнительным Комитетом дороги и через Комиссара дороги представляются на утверждение Комиссара Округа, который имеет право отвода и представления Народному Комиссару Путей Сообщения своих кандидатов в члены Коллегий.

§ 20. Председателем Коллегии является Комиссар дороги или его заместитель, перед которым члены Коллегии и ответственны за правильное выполнение ими возложенных на них обязанностей.

§ 21. Каждый из членов Коллегии ведает каким-либо из отделов Управления дороги и является ответственным перед Комиссаром дороги за правильность работы этого отдела.

§ 22. Коллегия решает важнейшие дела по управлению дорогой, причем порядок ведения дела Коллегией вырабатывается ею и согласовывается с Комиссаром Округа.

§ 23. Заседания Коллегии происходят периодически, в зависимости от количества дел, но не менее раза в неделю. Секретарем Коллегии является секретарь Комиссара дороги.

IV. Отделы Управления дороги

§ 24. В соответствии с характером железнодорожного хозяйства Управление дороги составляется из Отделов: Эксплотационного, Технического, Хозяйственного, Финансово-Экономического и Общеадминистративного, причем предметы ведения каждого отдела определяются Народным Комиссаром Путей Сообщения.

§ 25. Во главе каждого Отдела стоит какой-либо из членов Коллегии по управлению дорогой, являющийся Комиссаром этого Отдела, ответственным за его работы (§ 21) перед Комиссаром дороги.

§ 26. Комиссар Отдела (член Коллегии) делает периодические доклады Коллегии по управлению дорогой, а по требованию Исполнительного Комитета дороги, заявленному через Комиссара дороги, и Исполнительному Комитету дороги.

§ 27. Для ближайшего наблюдения за правильным ведением дел данного Отдела при комиссарах отделов (членах Коллегии) состоят их помощники, число которых определяется Комиссаром дороги и которые им же утверждаются (§ 14).

§ 28. Объем прав и обязанностей помощников Комиссаров Отделов определяется комиссарами Отделов с утверждением Комиссара дороги, причем Комиссару Отдела предоставляется право, с согласия Комиссара дороги, передавать свои полномочия помощникам и другим ответственным лицам своего отдела.

§ 29. Помощники Комиссаров отделов в пределах предоставленных им полномочий действуют самостоятельно, но под постоянным руководством Комиссаров отделов, которые отнюдь не должны стеснять их излишними формальностями.

За отсутствием Комиссара отдела его права и обязанности передаются им заместителю Комиссара отдела.

Примечание к IV разделу. Ввиду существующего деления Управления дороги на службы, временно, впредь до организации отделов, согласно преподанной на сей предмет Народным Комиссаром Путей Сообщения инструкции, службы сохраняются на правах частей отделов.

V. Совещания по финансовым и техническим вопросам

§ 30. Совещания по финансовым и техническим вопросам составляются: а) из Комиссара дороги или его заместителя; б) Комиссаров отделов (членов Коллегии) или их заместителей; в) председателя Исполнительного Комитета дорог; г) представителя Государственного Контроля и д) представителя Народного Комиссариата по Финансовым Делам, причем в отношении технических вопросов два последние представителя участвуют только тогда, когда вопросы эти связаны с финансовыми расходами.

Председателем Совещания является Комиссар дороги.

§ 31. Совещание по финансовым и техническим вопросам рассматривает сметы дороги и все важнейшие вопросы кредитного, финансово-экономического и технического характера, возникающие в Управлении дороги.

§ 32. Постановления Совещания утверждаются Комиссаром дороги и в подлежащих случаях (согласно инструкции Комиссару дороги) представляются в округ или Народный Комиссариат Путей Сообщения по принадлежности.

§ 33. Положение о Совещании и порядок ведения дел вырабатываются Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с Народными Комиссариатами Финансов и Государственного контроля.

§ 34. Расходы по делопроизводству Совещания производятся за счет дороги по специальным статьям сметы.

VI. Районные отделения Управления дорогой

§ 35. Для связи Управления дороги с самой дорогой и для наилучшей и наиболее целесообразной ее эксплоатации, дороги подразделяются на районы (отделы), число и территория которых определяются Комиссаром дороги совместно с Исполнительным Комитетом дороги и утверждаются Комиссаром Округа.

§ 36. Управление каждого района составляется: а) из Комиссара района и б) отделов районного управления: Эксплоатационного, Технического, Хозяйственного, Финансово-Экономического и Общеадминистративного.

§ 37. Во главе управления каждого района стоит комиссар района, назначаемый и утверждаемый Комиссаром дороги, по соглашению с Исполнительным Комитетом дороги.

§ 38. При Комиссаре района состоят его заместитель и помощники, утверждаемые в своей должности Комиссаром дороги по соглашению с Исполнительным Комитетом дороги, причем число помощников Комиссара района определяется Комиссаром дороги.

§ 39. Комиссар района ответствепен в своей деятельности перед Комиссаром дороги за всю работу района, перед Комиссарами же отделов Управления дороги — за работу района по данной отрасли железнодорожного хозяйства.

§ 40. Во главе каждого отдела районного управления стоит комиссар, назначаемый на эту должность Комиссаром дороги по представлению Комиссара района и ответственный перед Комиссаром района за должную работу своего отдела.

§ 41. По вопросам текущей работы Комиссары районных отделов сносятся непосредственно с Комиссарами соответствующих отделов Управления дороги; по вопросам же принципиального значения — только через Комиссара района.

§ 42. Комиссар района и Комиссары районных отделов составляют коллегию по управлению районом, где разрешаются все возникающие в районе важнейшие финансовые, кредитные, технические вопросы, которые в подлежащих случаях через Комиссара района представляются на разрешение Комиссара дороги.

§ 43. Объем прав и обязанностей Комиссара района и Комиссаров районных отделов управления определяется Комиссаром дороги.

Примечание к VI разделу. Ввиду существующего деления районов на участки и отделения служб, временно, впредь до организации районов, согласно сему разделу 6-му, во главе участков и отделений служб, а также мастерских, остаются Комиссары, которые вместе с Комиссаром района составляют Коллегию по Управлению районом.

VII. Управление главных мастерских

§ 44. Главные мастерские дороги (паровозные и вагонные) выделяются в особые единицы, с подчинением их Округу Путей Сообщения.

§ 45. Во главе мастерских стоит Комиссар, назначенный Округом Путей Сообщения, причем Совету цеховых старост (см. § 46) мастерских предоставляется право выдвигать своих кандидатов на должность Комиссара мастерских.

§ 46. Для обсуждения вопросов труда и трудовой дисциплины в мастерских образуются Советы цеховых старост согласно особой инструкции.

Примечание. Порядок перехода главных мастерских от дорог-собственниц к Округу вырабатывается Народным Комиссариатом путей сообщения.

VIII. Взаимоотношения местных Управлений железных дорог с Центральными органами Народного Комиссариата Путей Сообщения

§ 47. Высшим органом, объединяющим и направляющим всю работу дорожной сети, является в конечном счете Народный Комиссариат Путей Сообщения, в лице его Комиссара, членов Коллегии и Всероссийского Исполнительного Комитета железнодорожных депутатов («Викжедора»), как центрального выборного органа железнодорожников.

§ 48. Руководящие указания Народного Комиссариата Путей Сообщения, направляющего политическую и хозяйственную деятельность всех путей сообщения Республики, в отношении дорог данного Округа, согласовываются Комиссаром сего Округа.

§ 49. Техническое непосредственное руководство дорогами данного Округа Путей Сообщения осуществляется Управлением Округа.

§ 50. В целях единства и однообразия применения дорогами правил эксплоатации, а также законов о труде и быте работающих на железных дорогах Управление дорог, как общее правило, сносится по этим вопросам только с Управлением Округа, но дорогам, в лице их комиссаров, предоставляется право в случаях, не терпящих отлагательств, обращаться непосредственно к Народному Комиссару Путей Сообщения с адресованием этих обращений в копии Комиссару Округа.

IX. Представители посторонних ведомств и учреждений на дорогах

§ 51. Посторонним ведомствам: Военному, Государственного Контроля и Финансов, предоставляется право иметь своих представителей на дорогах для специальных целей, причем этим представителям возбраняются вмешательство в деятельность управления дорог и непосредственное руководство дорогами.

§ 52. Военные представители на дорогах учреждаются для наблюдения за наиболее быстрым выполнением дорогами заданий Военного Ведомства и в то же время для оказания дорогам всяческого содействия, помощи и защиты от разрушителей железнодорожного транспорта.

§ 53. Представители Государственного Контроля и Народного Комиссариата по Финансовым делам участвуют в совещании по техническим и финансовым вопросам (§ 30), дают свои заключения по всем вопросам кредитного и финансового экономического характера, без прав решающего голоса.

Председатель Всероссийского Центрального
Исполнительного Комитета Советов **Я. Свердлов**

16 ноября 1918 г.

О ВВЕДЕНИИ ВОЕННОГО ПОЛОЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

(Декрет Совета Народных Комиссаров)

Совет Народных Комиссаров постановил:

1) Ввести на всей сети железных дорог в ночь с 29 на 30 ноября с. г. военное положение.

2) С введением военного положения все силы и средства железных дорог должны быть направлены в первую очередь на выполнение военных заданий, для чего на железных дорогах каждого фронта назначаются Чрезвычайные Военные Комиссары.

3) Всех служащих Народного Комиссариата Путей Сообщения с введением военного положения на железнодорожной сети Республики считать призванными на военную службу, с оставлением на своих должностях.

4) Положение о Чрезвычайных Военных Комиссарах при сем объявляется.

5) Чрезвычайные Военные Комиссары утверждаются Революционным Военным Советом Республики и подчиняются Революционному Военному Совету Республики в лице члена его — Народного Комиссара Путей Сообщения.

Председатель Совета Народных Комиссаров **В. Ульянов (Ленин)**

28 ноября 1918 г.

4—1064

ПОЛОЖЕНИЕ О ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ВОЕННЫХ КОМИССАРАХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

(Приложение к п. 4 декрета СНК «О введении военного положения на железных дорогах»)

1) С введением на железных дорогах военного положения, все силы их и средства направляются в первую очередь на выполнение военных заданий, для чего приказами Революционного Военного Совета Республики назначаются Чрезвычайные Военные Комиссары на железных дорогах каждого фронта, причем все железнодорожные служащие считаются призванными на военную службу, но остаются при исполнении своих обязанностей, подчиняясь в общем порядке службы Чрезвычайным Военным Комиссарам.

2) Чрезвычайному Военному Комиссару вверяется высшая административная власть в полосе отчуждения подведомственных ему дорог, и в этой полосе ему подчиняются:

а) все служащие и организации этих дорог;

б) все служащие и организации службы Военных Сообщений;

в) все части войск, назначенные для внешней и внутренней охраны железных дорог;

г) все без исключения организации и лица, работающие, проживающие и случайно находящиеся в полосе отчуждения и в поездах;

д) все войсковые части, Управления и учреждения, перевозимые по данным железным дорогам.

При этом техническое и служебное подчинение всех без исключения служащих и взаимоотношения органов управления не нарушаются.

Примечание. Воспрещается привлекать для надобностей охраны или установления на железной дороге порядка войска, следующие по железной дороге по боевым заданиям, без предварительного согласия Начальника, в распоряжение коего они следуют.

3) Чрезвычайные Военные Комиссары железных дорог имеют право издавать особые приказы в пределах полосы железнодорожного отчуждения: а) для обеспечения общественного спокойствия и порядка; б) по созданию условий, содействующих наибольшей продуктивности работ железных дорог (по перевозкам, ремонту, нагрузке и выгрузке и проч.); в) по привлечению, в экстренных случаях, при посредстве местных Советов депутатов к трудовой повинности окрестного населения (в полосе не более 5 верст по обе стороны отчуждения и в возрасте от 18 до 45 лет) и г) по возложению на окрестных жителей (в пределах по 25 верст по обе стороны отчуждения) круговой поруки за целость железнодорожных путей, сооружений и телеграфа.

Приказы эти обязательны для всех безразлично, как частных, так и должностных граждан Республики (не исключая военнослужащих), проезжающих, живущих или временно находящихся в полосе отчуждения.

4) За нарушение изданных приказов Чрезвычайный Военный Комиссар может: а) налагать своей властью штрафы до 50 000 рублей или подвергать аресту до 5-ти месяцев, б) отстранять в случаях, не терпящих отлагательств, виновных должностных лиц от должности, в) предавать за особо тяжкие проступки и преступления суду соответствующих Революционных Трибуналов с ответственностью по законам военного времени.

Примечание 1. С введением военного положения на железных дорогах фронта в состав соответствующего фронтового Революционного Трибунала входит представитель от железных дорог, назначаемый соглашением Военно-Революционных Комитетов этих дорог.

Примечание 2. При отстранении служащих от должности Чрезвычайный Военный Комиссар должен уведомить заблаговременно соответствующих Начальников для принятия мер по замещению должностей.

5) Распоряжения и приказы Чрезвычайных Военных Комиссаров ни в коем случае не должны нарушать основные правила технической эксплуатации, а равно существующий технический аппарат управления железными дорогами, и сообразоваться с общими правилами регулировки движения и всех для сего необходимых средств, осуществляемых соответствующими органами Народного Комиссариата Путей Сообщения.

6) Чрезвычайные Военные Комиссары подчиняются Революционному Военному Совету Республики в лице члена его — Народного Комиссара Путей Сообщения.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

28 ноября 1918 г.

УПОРЯДОЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

(Постановление Совета Обороны)

В целях окончательного упорядочения железнодорожного дела, ограждения его от вмешательства со стороны других ведомств и организаций, прекращения задержек в деле продвижения военно-продовольственных грузов и предупреждения злостных крушений, тяжело отражающихся на снабжении армии и населения, Совет Обороны постановил:

1) Безусловно воспрещается вмешательство в технически-распорядительную сторону железнодорожного дела со стороны пользующихся транспортом ведомств (военное, продовольственное и пр.). Требования пользующихся транспортом ведомств и их представителей предъявляются и исполняются лишь через подлежащих агентов железнодорожного ведомства с обязательным соблюдением правил технической эксплоатации, приказов и распоряжений по дорогам Народного Комиссариата Путей Сообщения.

2) Безусловно воспрещается вмешательство в технически-распорядительную сторону железнодорожного дела со стороны железнодорожно-профессиональных организаций. Распоряжения таких организаций, не получившие одобрения со стороны Народного Комиссариата Путей Сообщения или его агентов на местах, не подлежат исполнению.

3) Возлагается на всех без исключения железнодорожных служащих данного района, от самых младших до самых старших, общая круговая ответственность за задержку следующих по назначению эшалонов и грузов, за несвоевременную подачу паровозов и порожних вагонов, за злостное крушение на железных дорогах и тому подобные преступления. Служащие обязываются в таких случаях, под страхом строжайшей ответственности, доказать свою непричастность к преступлению, или, если они не в состоянии сделать это, — найти и выдать преступников.

4) Наблюдение за точным и беспрекословным исполнением правил и распоряжений Народного Комиссариата Путей Сообщения или его агентов на местах возлагается на Комиссаров Округов и дорог, облеченных чрезвычайными правами, вплоть до права роспуска расстраивающих транспорт организаций, увольнения, ареста и предания суду виновных.

5) Виновные в нарушении этого постановления безотносительно к их положению и партийной принадлежности привлекаются к ответственности по всей строгости революционных законов.

Председатель Совета Обороны **В. Ульянов (Ленин)**

Член Совета Обороны **Сталин**

12 декабря 1918 г.

О ПОРЯДКЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ, ОТПРАВЛЯЕМЫХ НАРОДНЫМ КОМИССАРИАТОМ ПРОДОВОЛЬСТВИЯ В АДРЕС ВОЕННОГО ВЕДОМСТВА

(Декрет Совета Народных Комиссаров)

1. Предоставить Народному Комиссариату Продовольствия и его местным органам право на отправку по воинским предложениям лит. Н продовольственных грузов, следующих исключительно в адрес Военного Ведомства.

2. Воинские предложения лит. Н должны отпускаться особому Транспортному Отделу Народного Комиссариата Продовольствия Главным Военно-хозяйственным Управлением за его печатью с тем, чтобы Центротранспорт рассылал эти предложения Губернским Продовольственным Комиссарам, отправителям, или лицам, по распоряжению Народного Комиссариата Продовольствия, их заменяющим.

3. Центротранспорт обязуется строгой ежемесячной отчетностью перед Главным Военно-хозяйственным Управлением в расходовании бланков предложений.

4. Народный Комиссариат Путей Сообщения немедленно делает телеграфное распоряжение по всем линиям железных дорог о том, чтобы впредь, до рассылки и получения на местах бланков предложения, станции беспрепятственно выдавали получателям продовольственные грузы, отправляемые Народным Комиссариатом Продовольствия в адрес Военного Ведомства, не требуя предварительной оплаты получателями стоимости провоза.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

12 декабря 1918 г.

О НАЗНАЧЕНИИ ЛИЦ, ИМЕЮЩИХ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ, НА РАБОТЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ РАЗРУШЕННЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

(Постановление Совета Обороны)

Ввиду необходимости принять срочные и действительные меры к наивозможно скорому окончанию работ по восстановлению разрушенных при отступлении неприятельских войск участков железных дорог, Совет Рабоче-Крестьянской Обороны в заседании от 17 февраля с. г. постановил:

1. Предоставить Народному Комиссариату Путей Сообщения право поименного назначения на восстановительные железнодорожные работы лиц, имеющих техническое образование и служивших по эксплуатации или постройке железных дорог, кои находятся ныне на должностях в различных советских и общественных учреждениях.

Отказы от назначения не допускаются; также запрещается начальству призываемых лиц возбуждать ходатайства об освобождении своих сотрудников.

Назначенные на восстановительные железнодорожные работы лица обязаны пробыть на таковых работах до окончания их, на все время работ считаются командированными с удовлетворением их командировочным довольствием и, по откомандировании их, поступают на свои должности, кои за ними сохраняются.

2. Требования Народного Комиссариата Путей Сообщения на технические силы из лиц, не состоящих на службе в Советских учреждениях, но принятых на особый учет на основании декрета об учете и мобилизации технических сил РСФСР (Собр. Узак. 1918 г. № 98, ст. 1002), выполняются в первую очередь преимущественно перед другими учреждениями.

Председатель Совета Обороны
В. Ульянов (Ленин)

17 февраля 1919 г.

ВОЗЗВАНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ КО ВСЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ

(Служебная телеграмма)

Всем ОК НКОМ для обращения ко всем железнодорожникам и широкого опубликования Начвософронтов 3 Армии и 3 всем Совдепам, Наркомпрод, Наркомвоен, Высовнархоз, Центральный совет профессиональных союзов, Продпуть.

Товарищи железнодорожники, Доблестная Красная Армия своим глубоким продвижением на Восток и Юг вернула трудящимся Советской России богатейшие хлебные районы. Крестьяне районов, освобожденных от белогвардейских банд, пошли навстречу освободившим их трудящимся России. Они массами вывезли хлеб и засыпали им амбары и станции. Одновременно советские войска братской Украинской республики освободили часть Донецкого бассейна. Мы можем получить теперь уголь, являющийся кровью железных дорог и всей индустриальной промышленности. Между тем, железнодорожники, все трудящиеся и все население Центра, Севера и Запада голодают. Этого больше не должно быть. Продовольственный и топливный кризисы должны быть сломлены и преодолены организованными усилиями самих трудящихся. А так как близка весенняя распутица, то вывоз хлеба и угля должен быть выполнен срочно, во что бы то ни стало самыми экстренными и решительными мерами, чтобы рабочие, все трудящиеся, все население Центра, Севера и Запада могли безболезненно просуществовать за счет подвезенных запасов до открытия весенней навигации, которая тогда окажет большую помощь разрушенному железнодорожному транспорту. В виде экстренной меры решено остановить даже пассажирское движение, чтобы все наши усилия бросить на перевозку хлебных и продовольственных грузов и топлива. На обязанности каждого железнодорожника лежит долг разъяснить населению всю важность и значение этой меры, как облегчающей подвоз хлеба до наступления распутицы. Необходимость успешного выполнения товарного месяца одновременно налагает обязанность и тяжелую ответственность на всех железнодорожников, являющихся в дни борьбы с продовольственным кризисом центром внимания и надежд всего населения. Революционная дисциплина, упорство в труде и готовность отдать все силы, чтобы побороть кризис, должны стать лозунгами всего железнодорожного пролетариата.

Эти лозунги должны спаять железнодорожный пролетариат в единую трудовую семью. Советская власть уверена в трудовом порыве железнодорожников в настоящий ответственный для железнодорожников перед всем пролетариатом момент и, веря в реальные результаты этого порыва, призывает железнодорожников не заботиться о продовольствии сепаратно и не отвлекать своих сил от прямой работы. Рассчитывая на реальные результаты принимаемых экстренных мероприятий и на содействие этим результатам со стороны самих железнодорожников, Советская власть ставит прямой задачей помощь продовольствием железнодорожникам, ибо на них падает главная тяжесть по борьбе с продовольственным кризисом. На это время необходимо отказаться от всяких личных поездок ради личных и местных интересов, чтобы все свои силы мобилизовать на продуктивную работу по прямому исполнению перевозки и по обеспечению их паровозами, подлежащими срочному выпуску из ремонта в наибольшем количестве. Ни один действующий паровоз ни одного часа не должен оставаться неиспользованным из-за неявки бригады или из-за неосторожной порчи, от невнимательного или небрежного с ним обращения. Кроме напряженного труда нужна величайшая организованность, поэтому распоряжения центра в этот период времени приобретают исключительное значение и должны выполняться с исключительной чистотой и точностью, даже если эти распоряжения с точки зрения местных интересов представляются несущественными. Одновременно железнодорожникам будет оказана самая решительная поддержка в борьбе с прямой халатностью, ленью и дезорганизаторскими тенденциями отдельных несознательных товарищей или злонамеренных граждан в их среде. Ибо только враги пролетариата, только враги трудящихся способны будут препятствовать организованным усилиям самих трудящихся побороть продовольственный кризис.

Тов. железнодорожники, успешным проведением товарного месяца вы можете и должны будете обеспечить хлебом и себя и всех трудящихся голодных районов Советской России.

Председатель Совета Народных Комиссаров и Совета Обороны

В. Ульянов (Ленин)

15 марта 1919 г.

О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОГРАММЕ НА 1919—20 гг.

(Постановление Совета Народных Комиссаров)

1. Ввиду крайней ограниченности имеющихся в стране запасов рельсов и других металлических изделий, необходимых для поддержания существующих и для сооружения новых железнодорожных линий, Совет Народных Комиссаров воспрещает укладку рельсов на каких бы то ни было сооружаемых или намеченных к сооружению линиях, кроме перечисленных в устанавливаемой настоящим декретом железнодорожной программе.

2. Укладка рельсов разрешается только на следующих, включаемых в железнодорожную программу, линиях:

а) Владимирская — Царицын;
б) Савелово — Кашин и Овинищи — Суда;
в) Кротовка — Сургут — Нурлат (Полозная);
г) Анна — Таловая;
д) Баланда — Ильмень (Елань);
е) Николаевск — Липяги;
ж) Поддубье — Широховичи;
з) Горнотопская, Упская, Ташинская, Кулебакская, Дорогобужская и Кизляростаротеречная ветви;
и) Людиново — Жиздра;
к) Белорецкий завод — гора Магнитная;
л) Нижний-Новгород — Котельнич;
м) Александрово — Гай — Эмба;
н) Уральск — Илецк;
о) Подъездные линии по определению Высшего Совета Народного Хозяйства, но общим протяжением не свыше 300 верст.

3. Все не включенные в железнодорожную программу (п. 2-й) строящиеся и разрешенные к постройке линии, поскольку на них еще не открыто временное движение, сооружать с соблюдением технических условий постройки магистралей, но доводя их постройку только до степени полной готовности к укладке верхнего строения пути без фактической укладки шпал и рельсов («земляные дороги»).

4. Приступить к сооружению в качестве земляных дорог (согласно п. 3) также следующих линий:

а) Мга — Рыбинск,
б) Сарапул — Екатеринбург,
в) Кинешма — Неямантуровский участок Сев. жел. дор.,
г) Надеждинский завод — Богословские копи,
д) Кудьма — Велетьма,
е) Муром — Токаревка,
ж) Щегры — Короча,
з) Кинель — Симбирск — Алатырь — Шуя — Ермолино,
и) Екатеринбург — Синарская,
к) Шадринск — Курган,
л) Кичигинская — Качкарь,
м) Пишпек — Верный,
н) Орехово — Киржач,
о) Середа — Плес,
п) Чембар — Башмаково — Киренск,
р) Кузнецк — Хвалынск,
с) Макшаны — Рамзай,
т) Фатежская (Фатеж — Малоархангельская), Макарьевская (Макарьев — Симеонов) и Нижнеломовская (Нижнеломов — Выглядовка) ветви.

Примечание. На Главный Комитет Государственных Сооружений Высшего Совета Народного Хозяйства, по соглашению с Комиссариатами Путей Сообщения и Военным, возлагается разработка двух вариантов соединения Москвы с Мурманом (от Овинищи — Судской дороги к Свири или

Повенцу), а также приступ к подготовительным работам по сооружению моста через Волгу под Саратовом с разработкой соображений о потребности металла, транзитной способности и обеспечения интересов волжского судоходства для каждого из двух намеченных вариантов (ст. Увек и у самого Саратова) с тем, чтобы определение места постройки моста под Саратовом могло быть произведено в законодательном порядке не позже мая 1919 г.

5. Сооружение железной дороги Александрово—Гай—Эмба вести таким темпом, чтобы временное движение грузов по линии временного профиля могло быть открыто уже в 1920 г.

6. На линиях Москва—Грязи и Ряжск—Батраки произвести смену остающихся еще рельсов старых типов (всего 360 верст) на рельсы нормального типа. На остальных дорогах отложить до более благоприятного времени плановую смену слабых рельсов отдельными линиями, ограничившись укладкой новых рельсов лишь на тех участках, где это вызывается условиями безопасности движения, в пределах общего отпускаемого для ремонта количества.

7. Образовать при Отделе Металла Высшего Совета Народного Хозяйства Междуведомственное Совещание по учету и распределению рельсов и передать в него все имеющиеся и могущие появиться в распоряжении Комиссариата и разных учреждений Республики широко и узкоколейные рельсы, в том числе и рельсы, находящиеся на базах Военного ведомства.

8. В состав этого совещания входят по два представителя Главного Комитета Государственных Сооружений и Комиссариата Путей Сообщений и по одному представителю Комиссариата по Военным Делам и Отдела Металла Высшего Совета Народного Хозяйства.

9. Означенному Совещанию, в целях пополнения наличного запаса рельсов новых тяжелых типов и, в случае непоявления других ресурсов для выполнения установленной программы и для ремонта существующей сети железных дорог в размере 3% ее протяжения, предоставляется войти в Совет Народных Комиссаров с представлением о снятии четвертой и третьей и, в некоторых случаях, второй колеи и менее важных однопутных линий, с тем, чтобы это представление сделано было не позднее 15 апреля 1919 года.

10. Для непредвиденных надобностей, могущих возникнуть с ходом военных операций, отпустить в качестве резерва комитету Государственных Сооружений 300 верст тяжелых рельсов широкой колеи из числа снимаемых по п. 9.

11. Из имеющихся на учете Отдела Металла Высшего Совета Народного Хозяйства ресурсов отпустить 2 миллиона восемьсот тысяч пудов металла на срочное удовлетворение потребности в мостовых пролетных строениях Юго-Восточной, Николаевской, Сызрано-Вяземской, Риго-Орловской, Московско-Курской, Северо-Западной, Московско-Казанской, Рязано-Уральской, Александровской, Северной и Московско-Виндаво-Рыбинской сети, а также сооружаемых в порядке п. 2.

Количество металла для мостовых строений по каждой дороге и очередь удовлетворения должны устанавливаться Междуведомственным Совещанием при Народном Комиссариате Путей Сообщения, имея в виду обязательную необходимость обеспечения этих дорог новыми мостами для смены разрушенных военными действиями мостов слабых, препятствующих обращению тяжелого подвижного состава по линиям, указанным в ст. 6 и по линии Грязи—Сарепта.

Распределение металла для мостов вновь сооружаемых линий производится распоряжением Комитета Государственных Сооружений.

12. В случае появления не имеющихся сейчас в распоряжении Республики новых ресурсов рельсов, превышающих удовлетворение установленной настоящим декретом программы, назначение их подлежит определению в законодательном порядке.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

27 марта 1919 г.

О ПОРЯДКЕ ПОГРУЗКИ И ВЫВОЗА ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫХ ГРУЗОВ НА НЕКОТОРЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

(Декрет Совета Народных Комиссаров)

Совет Народных Комиссаров постановляет:

1. На дорогах В.-Бугульминской, Казанбургской, Самаро-Златоустовской, Ташкентской, Заволжской ветви и участках Саратов — Тамбов, Камышин — Тамбов Рязано-Уральской дороги и к югу от них лежащих линиях по грузовым направлениям погрузка всяких грузов, кроме экстренных, плановых и срочных прекращается, причем разрешения на экстренные и срочные перевозки выдаются исключительно Центральным Комитетом по перевозкам.

2. По внеочередным нарядам и по плану семенных и продовольственных перевозок на всех указанных дорогах и участках по грузовым направлениям допускаются к перевозке лишь следующие грузы: мясо, рыба, масло, хлеб, зерно, фураж, соль, сено (последнее на расстоянии не свыше 200 верст) и картофель, допускаемый к перевозке исключительно по плану перевозки семенного картофеля. Плановые перевозки перечисленных продовольственных грузов производятся преимущественно перед плановыми перевозками всех прочих грузов, кроме нефти, нефтяных продуктов.

3. На все прочие продовольственные грузы никакие плановые удостоверения не должны выдаваться, а ранее выданные аннулируются. Заведывающий станцией под личную ответственность не должен принимать к исполнению нарядов погрузки, противоречащих настоящему постановлению.

4. Для первоочередной отправки устанавливается следующая очередь погрузки для каждого распределительного тягового участка: первая очередь — мясо, рыба, масло; вторая — хлеб; третья — зерно-фураж; четвертая — соль; пятая — сено; шестая — семянной картофель.

5. Народному Комиссариату Продовольствия и Народному Комиссариату Путей Сообщения предлагается согласовать нормы разверстки грузов первой очередности для тех направлений, где поток их является массовым.

Срок действия настоящего постановления установить до 1 мая 1919 года.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

3 апреля 1919 г.

БЕРЕГИТЕСЬ ШПИОНОВ

Смерть шпионам!

Наступление белогвардейцев на Петроград с очевидностью доказало, что во всей прифронтовой полосе, в каждом крупном городе у белых есть широкая организация шпионажа, предательства, взрыва мостов, устройства восстаний в тылу, убийства коммунистов и выдающихся членов рабочих организаций.

Все должны быть на посту.

Везде удвоить бдительность, обдумать и провести самым строгим образом ряд мер по выслеживанию шпионов и белых заговорщиков и по поимке их.

Железнодорожные работники и политические работники во всех без изъятия воинских частях в особенности должны удвоить предосторожность.

Все сознательные рабочие и крестьяне должны встать грудью на защиту Советской власти, должны подняться на борьбу с шпионами и белогвардейскими предателями. Каждый пусть будет на сторожевом посту в непрерывной, по военному организованной связи с комитетом партии, с ЧК, с надежнейшими и опытнейшими товарищами из Советских работников.

Председатель Совета Рабоче-Крестьянской Обороны
В. Ульянов (Ленин)

Наркомвнудел **Ф. Дзержинский**

Июнь 1919 г. «Красный путь железнодорожника», изд. НКПС.

О ПОРЯДКЕ МОБИЛИЗАЦИИ РАБОЧИХ И СЛУЖАЩИХ В ТОРГОВЛЕ, ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТЕ

(Постановление Совета Рабоче-Крестьянской Обороны)

В развитие декрета от 31 мая (Собр. Узак. 1919 г. № 26, ст. 297) о призыве на военную службу рабочих и служащих в торговле, промышленности и транспорте, Совет Обороны постановляет:

1. Центральная комиссия по мобилизации рабочих и служащих, занятых в торговле, промышленности и транспорте, состоит из представителей Революционного Военного Совета Республики (председательствующий), президиума Высшего Совета Народного Хозяйства и Всероссийского Центрального Совета Профессиональных Союзов.

2. Ее органами на местах являются: а) губернские комиссии по мобилизации служащих и рабочих, занятых в торговле, промышленности и транспорте, в составе Губернского Военного Комиссара или его заместителя (председательствующий), представителя Губернского Совета Народного Хозяйства и губернского совета профессиональных союзов; б) уездные комиссии — из уездного Военного Комиссара (председательствующий), представителя Губернского Совета Народного Хозяйства и уездного бюро профессиональных союзов.

3. Все комиссии, названные в п.п. 1 и 2, работают при Всероссийском Центральном Совете Профессиональных Союзов, губернском совете профессиональных союзов и уездном бюро, соответственно на каковые и возлагается вся деятельность этих комиссий, причем особого штата для них не устанавливается.

4. Комиссии, названные в п.п. 1 и 2, открывают свою деятельность не позже, как через 24 часа по получении (телеграфно) сего постановления.

5. На центральную комиссию по мобилизации возлагается: а) определение возрастов мобилизуемых; б) определение производств и предприятий рабочих и служащих в них, подлежащих мобилизации, и количество мобилизуемых от них лиц; в) забронированных (милитаризированных) производствах и предприятиях, по соглашению с центральной комиссией по отсрочкам, определение по категориям рабочих и служащих и количество последних, которое должно быть взято в Красную Армию, без уменьшения размера производства; г) руководство деятельностью и работою губернских и уездных комиссий и рассмотрение и решение вопросов, возникающих в связи с жалобами на них.

Центральной комиссии подчинены непосредственно губернские комиссии.

6. На губернские комиссии возлагается, руководясь общими директивами центральной комиссии: а) разверстка между производствами и предприятиями губернии мобилизуемых; б) разверстка по указанию центральной комиссии подлежащих передаче в Красную Армию рабочих и служащих из забронированных (милитаризированных) производств и предприятий; в) наблюдение через заводские комитеты и отделения союзов в производствах и предприятиях за фактической явкою подлежащих мобилизации или передачей в Красную Армию рабочих и служащих; г) руководство деятельностью и работой уездных комиссий, разбор и разрешение возникающих в связи с жалобами на них вопросов.

7. Уездные комиссии, подчиняясь непосредственно губернской комиссии, выполняют те же функции, что и губернские, в отношении производства и предприятия, в пределах уезда.

8. Мобилизуемые, согласно настоящего постановления, рабочие и служащие, сверстники коих не призваны на действительную военную службу в Красную Армию, в отношении удовлетворения денежным довольствием и пособиями приравниваются к мобилизованным, согласно декрета Совета Народных Комиссаров от 6 мая 1919 г. (Собр. Узак. 1919 г. № 19, ст. 230).

9. Все мобилизованные, согласно настоящего постановления, рабочие и служащие подлежат передаче в распоряжение комиссариатов по Военным Делам, для направления в запасные батальоны, откуда назначаются в общем порядке в действующую армию.

10. Центральной комиссии предоставляется право объявлять отдельные производства или предприятия милитаризированными.

11. Комитеты содействия мобилизации при профессиональных союзах, ранее образованные, продолжают функционировать, всемерно содействуют губернским и уездным комиссиям.

Председатель Совета Рабоче-Крестьянской Обороны

13 июня 1919 г. **В. Ульянов (Ленин)**

О ПЕРЕДАЧЕ В РАСПОРЯЖЕНИЕ ВОЕННОГО ВЕДОМСТВА СЛУЖАЩИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ, ОКРУЖНЫХ И МЕСТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

(Постановление Совета Рабоче-Крестьянской Обороны)

Передать в распоряжение военного ведомства служащих центральных, окружных и местных учреждений Народного Комиссариата Путей Сообщения, в том числе и на железных дорогах как на линиях, так и в управлениях, всех граждан, родившихся в 1900 году, но с тем, что передаче из них в распоряжение военного ведомства подлежат все за исключением телеграфистов всех наименований и кандидатов телеграфа, ремонтных рабочих службы пути, курсантов всех технических курсов, организованных отделом по подготовке технических агентов, и курсантов высших технических инструкторских курсов Народного Комиссариата Путей Сообщения.

Председатель Совета Рабоче-Крестьянской Обороны

25 июня 1919 г. **В. Ульянов (Ленин)**

ОБ ОБЪЯВЛЕНИИ СОБСТВЕННОСТЬЮ РЕСПУБЛИКИ НАХОДЯЩЕГОСЯ НА ТЕРРИТОРИИ РСФСР ИМУЩЕСТВА МЕЖДУНАРОДНОГО ОБЩЕСТВА СПАЛЬНЫХ ВАГОНОВ И СКОРЫХ ПОЕЗДОВ

(Декрет Совета Народных Комиссаров)

В развитие ст. 26 декрета от 28 июня 1918 г. Совет Народных Комиссаров постановил:

Ст. 1. Объявить собственностью Российской СФСР все имущество Международного Общества спальных вагонов и скорых поездов, находящихся в пределах Советской Республики, в чем бы оно ни заключалось, и передать таковое Народному Комиссариату Путей Сообщения.

Ст. 2. Считать с опубликования настоящего декрета весь служебный и технический персонал Международного Общества спальных вагонов состоящим на службе у РСФСР и получающим содержание из средств последней на общем основании со служащими железных дорог.

Ст. 3. Возложить ответственность за сохранность имущества общества с момента опубликования настоящего декрета, равно как и за правильный ход работы на стоящую во главе Общества Коллегию с инженером Шпергазе, причем оставление службы кем-либо из членов Коллегии будет считаться государственным преступлением, и виновные будут преданы суду Революционного Трибунала для суждения по всей строгости законов.

Ст. 4. Обязать Управляющую Делами Общества Коллегию в двухнедельный срок по опубликовании настоящего декрета представить в Государственный Контроль баланс предприятия на 1 июля с. г.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

18 июля 1919 г.

О ПОРЯДКЕ РАСЧЕТА ЗА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ СОВЕТСКИХ УЧРЕЖДЕНИЙ

(Декрет Совета Народных Комиссаров)

На основании декрета Совета Народных Комиссаров от 23 января 1919 г. о расчетных операциях (Собр. Узак. 1919 г. № 2, ст. 22), объявить к точному исполнению, что все грузы Советских учреждений, муниципализированных,

национализированных и находящихся на учете предприятий, должны перевозиться по железным дорогам и водным путям без оплаты за провоз их наличными деньгами, чеками, ассигновками или другими платежными документами. Все расчеты за перевозку этих грузов должны производиться исключительно бухгалтерским путем через Народный банк, путем предъявления туда подлежащих счетов от перевозочных ведомств и перечисления кредитов из смет ведомств, перевозящих грузы, в доход казны.

Предложить Народному Комиссару путей сообщения, совместно с Народными Комиссариатами Финансов, Государственного Контроля и Главного Управления Водного транспорта, выработать правила перевозки грузов без денежной оплаты и основной бланк этой перевозки, заменяющий накладную, и опубликовать эти правила за подписями Народных Комиссаров или членов Коллегии.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

25 августа 1919 г.

ОБ ОБРАЗОВАНИИ ВЫСШЕГО СОВЕТА ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

(Постановление Совета Народных Комиссаров)

Образовать при Совете Народных Комиссаров Высший Совет по железнодорожным перевозкам в составе пяти лиц, утверждаемых Советом Народных Комиссаров из представителей от НКПС (Народного Комиссариата Путей Сообщения), Революционного Военного Совета Республики, Высшего Совета Народного Хозяйства, Народного Комиссариата Продовольствия и от Всероссийской эвакуационной комиссии при Совете Обороны, причем один из них назначается председателем.

Возложить на упомянутый Высший Совет (сокращенно ВПС) общее руководство и направление транспортной политикой на железных дорогах сети и разрешение принципиальных и признаваемых им государственно-важными вопросов, связанных со всеми без исключения, в том числе, оперативными и эвакуационными перевозками по железным дорогам.

В частности же, в соответствии с реальной провозоспособностью железных дорог и наличием топлива, возложить на Высший Совет по железнодорожным перевозкам:

а) установление потребностей, для удовлетворения которых перевозки должны совершаться,

б) определение рода грузов, подлежащих перевозке, и постепенности выполнения их перевозки,

в) утверждение приблизительных количеств грузов, подлежащих перевозке,

г) наблюдение через соответствующие органы Республики за соответствием действительного выполнения перевозок с заданиями на таковые.

Всем ведомствам и учреждениям предложить неуклонно выполнять постановления и распоряжения Высшего Совета по железнодорожным перевозкам по вопросам, входящим в указанную выше его компетенцию.

Поручить Высшему Совету по железнодорожным перевозкам разрешать все вопросы простым большинством голосов. В случае заявления кем-либо из членов особого мнения, подаваемого в письменной форме в 24-часовой срок, решение представляется на утверждение СНК, но исполнение его не приостанавливается.

Предоставить председателю разрешать неотложные вопросы по соглашению с членом Совета, являющимся представителем заинтересованного ведомства, а по отношению оперативных перевозок при обязательном участии и члена Совета от РВСР. О принятых в этом порядке решениях немедленно доводится до сведения остальных членов Высшего Совета по железнодорожным перевозкам и вместе с тем они вносятся на утверждение в ближайшее заседание Высшего Совета по железнодорожным перевозкам.

Выполнение постановлений Высшего Совета по железнодорожным перевозкам возложить на Народный Комиссариат путей сообщения и органы, при них существующие. При Высшем Совете по железнодорожным перевозкам иметь в составе Народного Комиссариата путей сообщения управление делами.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

6 октября 1919 г.

ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ЗЛОУМЫШЛЕННОЕ РАЗРУШЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ

(Постановление Совета Рабоче-Крестьянской Обороны)

Совет Рабоче-Крестьянской Обороны постановляет:

Для пресечения участившихся за последнее время случаев злоумышленного разрушения железнодорожных сооружений или покушения на таковые, пойманных на месте преступления расстреливать в порядке непосредственной расправы, а остальных заподозренных в тех же преступлениях, но на месте не застигнутых, судить в 24-часовой срок по законам военного времени.

Председатель Совета Рабоче-Крестьянской Обороны
В. Ульянов (Ленин)

10 октября 1919 г.

О МЕРАХ ДЛЯ УСИЛЕНИЯ ВЫВОЗА И ДОСТАВКИ ДРОВ И ДРУГИХ ВИДОВ ТОПЛИВА

(Постановление Совета Рабоче-Крестьянской Обороны)

Совет Рабоче-Крестьянской Обороны постановляет:

1) Приравнять вывоз дров и других видов топлива с мест заготовок и со складов к погрузочным пунктам железных дорог, погрузку в вагоны, перевозку дров по железным дорогам до места назначения, выгрузку на станциях назначения и доставку их к месту потребления к военно-оперативным заданиям.

2) Распространить права особоуполномоченных Совета Рабоче-Крестьянской Обороны по проведению военного положения на железных дорогах на операции по работам, поименованным в п. 1-м постановления.

Примечание. При осуществлении своих полномочий по настоящему постановлению, особоуполномоченные должны пользоваться существующими аппаратами, отнюдь не создавая новых.

3) Предоставить особоуполномоченным право привлекать в порядке трудовой повинности местное население и перевозочные средства для выполнения работ, поименованных в п. 1-м сего положения.

4) Обязать по принадлежности Революционные Военные Советы фронта или военные округа в тех местностях, где по местным условиям или по условиям срочности работы трудовая повинность не может дать желательных результатов, установить по соглашению с особоуполномоченными Совета Обороны порядок предоставления для перечисленных в п. 1-м работ воинских команд. Численность этих команд устанавливается Революционными Военными Советами фронта или военными округами по соглашению с особоуполномоченными Совета Обороны.

5) Довольствие рабочих и фураж для лошадей, привлеченных к работам, по п. 1-му сего постановления, за исключением воинских частей, довольствие которых должно происходить по установленным нормам и порядку, производить из соответствующих военно-хозяйственных органов, для чего Народный Комиссариат Продовольствия обязать немедленно увеличить в необходимых размерах наличные запасы этих органов, при этом установить за правило, чтобы нормы продовольствия исчислялись и расходовались не на единицу рабочей силы, а на единицу произведенной работы.

6) Возложить общее руководство по проведению настоящего постановления на Главный Топливный Комитет Высшего Совета Народного Хозяйства, для

чего предоставить ему право иметь своих представителей при особоуполномоченных Совета Обороны по проведению военного положения на железных дорогах.

Председатель Совета Рабоче-Крестьянской Обороны
В. Ульянов (Ленин)

29 октября 1919 г.

ОБ УЛУЧШЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СВЯЗИ С ВОЕННЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

(Постановление Совета Народных Комиссаров)

В целях борьбы с возрастающим развалом транспорта Совет Народных Комиссаров в заседании от 12 декабря 1919 г. постановил:

1) Подтвердить, что распоряжение железнодорожным движением находится исключительно в компетенции и на ответственности НКПС и что прочие Советские учреждения, включая УПВОСО и ЧК, могут предъявлять к ж. д. определенные требования и надзирать за выполнением перевозок, но отнюдь не распоряжаться ими, т. е. отнюдь не давать непосредственно приказаний относительно операций с теми или иными паровозами, вагонами и поездами.

2) Вменить НКПС в обязанность наилучшим образом использовать в настоящее время знание и опыт ж.-д. специалистов, обеспечив им на линиях возможность проявления широкой технической инициативы и соответственную обстановку работы.

3) Поручить НКПС привлечь специалистов железнодорожного дела из всех ведомств. Ведомствам же предписать предоставить указанных специалистов в распоряжение НКПС. Что же касается Военного Ведомства, то указанное право НКПС должно быть осуществляемо по соглашению с Реввоенсоветом.

4) Предоставить НКПС право по соглашению с РВСР изымать из армии потребное количество младших агентов.

5) Предложить НКПС и ВЧК усилить борьбу с малейшим проявлением саботажа со стороны ж.-д. специалистов, понимая под таким саботажем и уклонение от перемещений, вызываемых пользой дела, а также широко оповещая все дороги о карах, постигших саботажников.

6) В целях наилучшего использования ж.-д. транспорта для военных операций ввести Наркомпуть в РВСР.

7) Признавая необходимым соединение ж.-д. и водного транспорта в одном управлении, поручить НКПС ВСНХ с участием Главвода, Цеквода и Цупвосо обсудить условия соединения, а равно и тех мер, которые должны быть приняты немедленно для обеспечения максимальной успешности предстоящей навигации.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

12 декабря 1919 г.

ОБ ОБЪЕДИНЕНИИ ВСЕХ НЫНЕ ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ОХРАНЕ И ОБОРОНЕ СООРУЖЕНИЙ, ПО ОХРАНЕ ПОРЯДКА И ИМУЩЕСТВА

(Постановление Совета Рабоче-Крестьянской Обороны)

Ввиду необходимости объединения всех действующих ныне на железнодорожных путях сообщения Республики организаций по охране и обороне сооружений, по охране порядка безопасности и имущества Совет Рабоче-Крестьянской Обороны постановляет:

1. Обязанности Военного Ведомства в деле обороны и охраны железных дорог ограничить прифронтовой полосой, каковою считается полоса между непосредственной линией фронта и головными станциями железных дорог. В отдельных случаях допускается расширение прифронтовой полосы по взаимному соглашению Народного Комиссариата Путей Сообщения и Народного Комиссариата по Военным Делам.

2. Охрану всех железнодорожных сооружений Республики и всего имущества, находящегося в пределах полосы отчуждения, возложить на Штаб войск Внутренней Охраны (Вохра), каковой является учреждением, сосредоточивающим в себе командование всеми военными силами, имеющимися в полосе отчуждения ж. д. за исключением лишь прифронтовой полосы.

3. Для целей железнодорожной обороны и охраны из числа Войск Внутренней Охраны РСФСР выделяются особые воинские части (полки и отдельные батальоны). Части Войск Внутренней Охраны, состоящие на охране Путей Сообщения, не входят в состав местных гарнизонов и никаких нарядов по гарнизону не несут.

4. Укомплектование и всякого рода снабжение Войск Внутренней Охраны, состоящих на охране Путей Сообщения, производится в общем порядке, установленном для Войск Внутренней Охраны.

5. При несении службы по обороне и охране Путей Сообщения Войска Внутренней Охраны руководствуются утвержденной 2 декабря 1918 г. Революционным Военным Советом Республики инструкцией войсковым частям по внешней охране жел. дорог, а также инструкциями, издаваемыми в порядке управления.

6. Заведывание обороной и охраной жел. дорог поручается особому Помощнику Начальника Войск Внутренней Охраны, назначаемому Советом Рабоче-Крестьянской Обороны из числа кандидатов, выдвигаемых по соглашению Народного Комиссариата Путей Сообщения с Народным Комиссариатом Внутренних Дел. Все распоряжения по обороне и охране железных дорог производятся исключительно и не иначе как через посредство этого помощника Начальника войск внутренней охраны, которому непосредственно подчиняются все органы охраны на железных дорогах и на обязанности которого лежит организация контроля и непосредственного наблюдения за деятельностью всей железнодорожной охраны.

Помощник Начальника Войск Внутренней Охраны, заведывающий охраной железных дорог, вырабатывает в частности также инструкцию для начальников охраны отдельных железных дорог и для участковых начальников охраны и руководит их деятельностью.

7. Начальники охраны дорог и участковые начальники охраны назначаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с помощником Начальника Войск Внутренней Охраны, заведывающим охраной железных дорог.

8. Помощник Начальника Войск Внутренней Охраны, заведывающий охраной железных дорог, имеет при себе двух товарищей, из которых один является представителем Транспортного Отдела Всероссийской Чрезвычайной Комиссии, а другой заведывающим железнодорожной милицией при Главном Управлении милицией Народного Комиссариата Внутренних Дел.

9. Войска Внутренней Охраны, назначаемые для охраны железных дорог, не вмешиваясь в управление железнодорожным транспортом, обязаны оказывать всяческое содействие органам Народного Комиссариата Путей Сообщения, Транспортного Отдела Всероссийской Чрезвычайной Комиссии и железнодорожной милиции и представлять в их распоряжение воинскую силу по требованию соответственных властей.

10. Для установления надзора за исполнением железнодорожных правил, для совершения различных юридических актов, в пределах полосы отчуждения в связи с работой железных дорог, а также для проведения трудовой повинности и для охраны порядка на станциях и в поездах железных дорог учреждается железнодорожная милиция, подчиняющаяся Комиссариату Внутренних Дел.

11. Начальникам Охраны отдельных железных дорог и участковым начальникам охраны в пределах их районов, в отношении охраны порядка в полосе отчуждения, подчиняются как все вооруженные силы Войск Внутренней Охраны, так и все силы железнодорожной милиции.

12. Войска Обороны и Охраны железных дорог Республики за исключением тех частей, которые находятся в прифронтовой полосе, передаются из Народного Комиссариата по Военным Делам в распоряжение Штаба Войск Внутренней Охраны. Для осуществления этой передачи организуется особая Комис-

сия из представителей Народного Комиссариата Путей Сообщения, Народного Комиссариата по Военным Делам и Народного Комиссариата Внутренних Дел.

13. Охрана железных дорог в пределах прифронтовой полосы возлагается на Народный Комиссариат по Военным Делам в лице начальника Войск Внутренней Обороны и Охраны железных дорог Республики.

14. Для выяснения точного разграничения функций Войск Внутренней Охраны Народного Комиссариата Путей Сообщения и железнодорожной милиции образуется особая деловая Комиссия из представителей Народного Комиссариата Путей Сообщения, Милиции и Войск Внутренней Охраны для разработки соответственных положений и инструкций.

Председатель Совета Рабоче-Крестьянской Обороны
В. Ульянов (Ленин)

23 января 1920 г.

ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ВСЕХ СИЛ И СРЕДСТВ ЗАПАСНОЙ АРМИИ РЕСПУБЛИКИ ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РАЙОНЕ МОСКОВСКО-КАЗАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

(Из постановления Совета Рабоче-Крестьянской Обороны)

В целях улучшения железнодорожного транспорта в районе Московско-Казанской ж. д. Совет Рабоче-Крестьянской Обороны постановил:

1. Все силы и средства запасной армии Республики использовать для улучшения железнодорожного транспорта в районе Московско-Казанской ж. д., а также для поднятия производительности труда по ремонту паровозов и вагонов.

2. Главнейшей задачей для запасной армии в железнодорожном транспорте является скорейшее восстановление сквозного движения Москва—Екатеринбург и проведение линий Казань — Екатеринбург в состояние, соответствующее условиям правильной эксплоатации.

Революционному Военному Совету запасной армии вменяется в обязанность принять все меры к тому, чтобы сквозное движение до Екатеринбурга было восстановлено к 1 июля сего года, а линия от Екатеринбурга до Казани была приведена в состояние, соответствующее условиям правильной эксплоатации, не позже 1 октября сего года.

Железнодорожный мост через Каму должен быть восстановлен до начала весеннего ледохода.

Все запасы хлеба, находящиеся по линии Екатеринбург—Казань, должны быть продвинуты к центру всеми зависящими мерами.

Во всех железнодорожных вопросах комиссары Московско-Казанской ж. д. и восточного отдела подчиняются Народному Комиссариату Путей Сообщения на общем основании.

4. Во всех вопросах чисто военного характера Революционный Военный Совет армии сохраняет все свои права и подчиненность в прежнем порядке.

Все задания главного командования по подготовке пополнений для фронтов остаются в силе и выполняются армией на прежних основаниях.

5. Революционному Военному Совету запасной армии принять меры к тому, чтобы все тыловые части, а также и рабочие, которые будут заняты в районе деятельности запасной армии по надобности ж. д. довольствовались на тех же основаниях, как и красноармейцы полевых частей, с привлечением к этому делу во всех нужных случаях аппарата снабжения запасной армии, каждый раз с затребованиями заключения окружной комиссии по снабжению Красной Армии продовольствием (Опродкомармии).

Председатель Совета Рабоче-Крестьянской Обороны
В. Ульянов (Ленин)

23 января 1920 г.

ОБ ОБЪЯВЛЕНИИ ТРУДОВОЙ МОБИЛИЗАЦИИ ЛИЦ, РАБОТАВШИХ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

(Постановление Совета Рабоче-Крестьянской Обороны)

Совет Рабоче-Крестьянской Обороны постановил:

1. Объявить повсеместную трудовую мобилизацию лиц в возрасте от 18 до 50 лет, работавших в течение последних 10 лет на железных дорогах в должности паровозных машинистов, помощников машинистов и кочегаров всех классов и разрядов, а также железнодорожных котельщиков, мастеров и монтеров депо и главных мастерских, а равно бригадиров разных наименований.

2. Мобилизации подлежат все лица вышеупомянутых профессий, независимо от того, состоят ли они на службе в каких-либо предприятиях и учреждениях, имеют какое-либо другое занятие или, наконец, вообще не имеют определенных занятий.

Примечание 1. Мобилизации не подлежат лица, уже занимающие вышеупомянутые должности на жел. дорогах в настоящее время.

Примечание 2. Мобилизации не подлежат лица означенных профессий, занимающие командные должности в Красной армии, или работающие по своей специальности в военном ведомстве или на строящихся железных дорогах.

3. Все лица вышеупомянутых профессий, подлежащие мобилизации, должны в трехдневный срок по опубликовании настоящего постановления зарегистрироваться в отделах учета и распределения рабочей силы отделов труда Советов Депутатов по месту жительства по форме, указанной в § 4.

Примечание. Ответственность за своевременную явку на регистрацию граждан, состоящих на службе в различных советских учреждениях, возлагается на ответственных руководителей советских учреждений.

4. Местные П/отделы учета и распределения рабочей силы обязаны при личной регистрации лиц упомянутых в § 1 профессий составлять на каждого из регистрирующихся сведения в 2-х экземплярах по следующей форме: 1) имя, отчество и фамилия, 2) возраст, 3) какую занимал должность и время занятия ее на железной дороге из числа перечисленных в § 1 Постановления должностей, 4) должность, занимаемая в настоящее время и с какого времени (точно указать название учреждения, род занятия, адрес места службы), 5) семейное положение (сколько членов семьи состоит на иждивении и живет при нем), 6) постоянное место жительство, 7) причины ненахождения на службе в настоящее время. Один экземпляр этих сведений ежедневно по мере поступления пересылается в железнодорожную секцию отдела учета и распределения рабочей силы Народного Комиссариата Труда и Социального Обеспечения.

5. Все мобилизованные лица по совершении регистрации остаются на своих занимаемых местах впредь до получения о каждом из них особого распоряжения согласно § 7.

6. В случае перемены места жительства зарегистрированные согласно сему постановлению обязаны при каждой перемене места сообщать свой новый адрес подлежащему П/отделу учета и распределения рабочей силы Народного Комиссариата Труда и Социального Обеспечения.

7. Распределение мобилизованных по местам службы производится в железнодорожной секции отдела учета и распределения рабочей силы Народного Комиссариата Труда и Социального Обеспечения по соглашению с Народным Комиссариатом Путей Сообщения через соответствующие П/отделы учета и распределения рабочей силы.

8. Ходатайства об оставлении мобилизованных лиц названных профессий на занимаемых ими местах пересылаются в железнодорожную секцию, указанную в § 4, разрешаются секцией совместно с Народным Комиссариатом Путей Сообщения и подлежат удовлетворению лишь в случаях совершенно неотложной необходимости.

9. Все организации обязуются активно содействовать скорейшему проведению учета.

10. Губернские и уездные военные комиссариаты по соглашению с П/отделами учета и распределения рабочей силы содействуют последним в обнаружении лиц, уклоняющихся от учета.

11. Военные Комиссариаты сообщают в местные П/отделы учета распределения рабочей силы сведения о лицах, подлежащих учету и мобилизации. Сведения берутся из учетных карточек, находящихся в Военных Комиссариатах.

12. Мобилизованных лиц, подлежащих назначению на железные дороги, П/отделы учета и распределения рабочей силы направляют с перевозочными документами к Военным Комиссариатам для удовлетворения их пищевым довольствием до места назначения на общих основаниях с командируемыми красноармейцами.

13. Лица, подлежащие мобилизации согласно сему постановлению, виновные в неявке в установленный срок, предаются суду Революционного Трибунала и подвергаются за нарушение сего постановления наказанию вплоть до отдачи в концентрационные лагери сроком до 5 лет. Такому же наказанию подвергаются ответственные заведующие и управляющие учреждениями и предприятиями, виновные в укрывательстве и несообщении сведений о состоявших в их предприятиях на службе лицах упомянутых в § 1 профессий.

14. Настоящее постановление ввести в действие по телеграфу. Настоящее постановление распространяется также на лиц ранее зарегистрированных в Народном Комиссариате Путей Сообщения по означенным в § 1 настоящего постановления профессиям, согласно постановлению Совета Рабочей и Крестьянской Обороны (Собр. Узак. 1919 г. № 62, ст. 57).

Председатель Совета Рабоче-Крестьянской Обороны
В. Ульянов (Ленин)

30 января 1920 г.

ОБ УПРАЗДНЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ДИСЦИПЛИНАРНЫХ СУДОВ

(Постановление Совета Рабоче-Крестьянской Обороны)

В виду утверждения положения о правах комиссаров и лиц технической администрации железных дорог в отношении наложения дисциплинарных взысканий в административном порядке на время военного положения, а также и в целях устранения вредного параллелизма в деле водворения основ трудовой дисциплины и исполнения служебного долга среди работников транспорта, все ныне действующие железнодорожные дисциплинарные суды упразднить, предоставив для ликвидации имеющихся в производстве дел срок по 1 марта 1920 г. и дальнейшее направление в них дел по рассмотрению служебных проступков, как подлежащих ведению административного персонала железных дорог, прекратить с момента опубликования настоящего постановления.

9 февраля 1920 г.

О ВОЗВРАЩЕНИИ НА ТРАНСПОРТ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ РАБОЧИХ И СЛУЖАЩИХ ИЗ УЧРЕЖДЕНИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ

(Постановление Совета Рабоче-Крестьянской Обороны)

В развитие своего постановления от 27 февраля с. г. в целях усиления личного состава рабочих и служащих железных дорог квалифицированными работниками, Совет Рабоче-Крестьянской Обороны постановляет:

1. Всех квалифицированных служащих и рабочих, когда-либо служивших на железной дороге и в настоящее время почему-либо оттуда откомандированных, — возвратить обратно для работы по железнодорожному транспорту.

2. В отношении откомандирования подлежащих возвращению разбить на 2 группы: 1-я группа машинисты, слесаря и токаря первой руки, котельщики,

инженеры всех наименований, 2-я группа — агенты распорядительного движения, руководители квалифицированных рабочих (бригадиры, монтеры и т. п.), квалифицированные рабочие разных профессий, телеграфисты высшей квалификации, паровозные бригады, технические агенты подвижного состава, техники, десятники всех работ, инструктора технические, бухгалтера служб тяги, мастерских и депо, составительские бригады.

3. Откомандированию подлежат:

а) Из органов Управления Всеобщего Военного Обучения и Формирования Красных Резервных частей, Рабочей и Крестьянской Инспекции, культурно-просветительных организаций и Агитационных пунктов — все 100% служащих и рабочих обеих групп, по первой группе применительно к Транспортному Отделу Всероссийской Чрезвычайной Комиссии.

б) Из Центрального Управления Военных Сообщений: из первой группы все, за исключением Комиссаров Округов, Начальников Военных Сообщений, Армий и Комиссаров при них, а равно — Начальников и Комиссаров Отделов их; из второй группы — все, за исключением Комиссаров Округов и дорог, Начальников Военных Сообщений фронта и Армий и Комиссаров при них, а также Комиссаров и Начальников их Отделов.

в) Из Политических Отделов, за исключением Заведывающих Дорогами, Районных и участковых Политических Комиссаров, — все 100% обеих групп с правом ходатайства перед контрольной комиссией об оставлении отдельных лиц в случае особой необходимости или незаменимости их, причем до решения Комиссии товарищи, о коих возбуждено ходатайство, остаются на своих местах.

г) Из органов Транспортного Отдела Всероссийской Чрезвычайной Комиссии: первой группы — все 100% с правом возбуждения ходатайства об оставлении отдельных лиц в порядке, предусмотренном для Политических Отделов (в); из второй группы — все за исключением Председателей Районных транспортных Чрезвычайных Комиссий, Уездных Транспортных Чрезвычайных Комиссий, их заместителей и Комиссара первого разряда.

д) Из Продовольственных органов и Продовольственных отрядов: из Продовольственных отрядов — 100% по обеим группам; из Продовольственных органов — первой группы все за исключением членов Коллегии Центрального Продовольственного Бюро Всероссийского Железнодорожного Союза (Продпуть), Северного Продовольственного Бюро Всероссийского железнодорожного Союза (Сев. Продпуть), Московского Центрального Продовольственного Бюро Всероссийского Железнодорожного Союза (Москопродпуть) и председателей Центральных Продовольственных Комитетов; из второй группы — все за исключением членов Коллегии Центрального Продовольственного Бюро Всероссийского Железнодорожного Союза (Продпуть), Северного и Московского Продовольственных Бюро Всероссийского Железнодорожного Союза, Центральных Продовольственных Комитетов и закупочных Отделов Центрального Продовольственного Бюро Всероссийского Железнодорожного Союза.

е) Из местных Советских учреждений (Исполнительных Комитетов, Советов Народного Хозяйства и т. п.) по обеим группам — все за исключением президиумов Исполнительных Комитетов, председателей Советов Народного Хозяйства.

ж) Из органов милиции, включая и железнодорожную, — все 100% по обеим группам.

з) Из органов Штаба Войск Внутренней Охраны: из первой группы то же, что по отношению к этой группе в Транспортном Отделе Всероссийской Чрезвычайной Комиссии; из второй группы — все за исключением УП и УЧ.

и) Из Профессиональных Союзов и их органов — 25% наличного состава, независимо от категорий, причем персональный отзыв выборных лиц производится по соглашению органов Профессионального Союза с администрацией железных дорог.

к) Из Лесозаготовительных органов — по первой группе применительно к Транспортному Отделу Всероссийской Чрезвычайной Комиссии; из второй группы — все за исключением Комиссаров Железнодорожных Лесных Комитетов и районов Железнодорожного Лесного Комитета.

л) Из всех прочих учреждений и организаций — 100% полностью обеих категорий.

Примечание. Порядок откомандирования из Военного Ведомства определяется особым постановлением.

4. Откомандирование органами, поименованными в п.п. а, ж, л, с, должно быть произведено безоговорочно в недельный срок по опубликовании настоящего постановления; откомандирование же из органов, поименованных в п.п. б, в, г, д, з, и, — должно производиться постепенно по мере замещения кандидатом, дабы работа учреждений не пострадала, но закончено не позднее одного месяца с момента опубликования настоящего постановления.

5. Все учреждения в указанные сроки обязаны представить в Мобилизационные Отделы Народного Комиссариата Путей Сообщения и Управления железных дорог списки всех откомандированных лиц, с указанием должности, занимаемой в момент откомандирования, специальности и куда направлены. Кроме этого сообщить об этих лицах в Военные Комиссариаты, где они были зарегистрированы на основании постановления Совета Рабоче-Крестьянской Обороны 27 февраля для снятия их с учета.

6. Для наблюдения за производством откомандирований и рассмотрения ходатайств об оставлении отдельных лиц при Народном Комиссариате Путей Сообщения организуется Особая Контрольная по откомандированию Комиссия из представителей: Мобилизационного отдела и Отдела мастерских Технического Управления Народного Комиссариата Путей Сообщения, Центрального Комитета Профессионального Союза служащих и рабочих железных дорог и Транспортного Отдела Всероссийской Чрезвычайной Комиссии под председательством представителя Главного Политического Управления железных дорог (Главполитпути).

7. Откомандируемые железнодорожники направляются: в Москве — в распоряжение Мобилизационного Отдела Народного Комиссариата Путей Сообщения, в провинции же — по месту прежней своей службы на железной дороге, причем Управлением дорог сообщаются списки откомандированных на дорогу.

8. Точность и своевременность выполнения настоящего постановления возлагается на личную (до ареста и предания суду, как за укрывательство дезертиров) ответственность председателей коллегий и административных лиц учреждений и организаций, имеющих в числе своих сотрудников лиц, подлежащих откомандированию.

9. Надзор за правильностью применения настоящего постановления Председателями Коллегии и административными руководителями учреждений и организаций возлагается на органы Государственного Контроля, каковые, в случае обнаружения укрывательства на службе учреждения или организации лица, подлежащего откомандированию на основании настоящего постановления, сообщают об обнаруженном злоупотреблении Народному Комиссариату Путей Сообщения (по Мобилизационному Отделу) и соответствующему Трибуналу.

10. Всякое уклонение от явки в указанные сроки к месту своего назначения со стороны лиц, возвращаемых на железные дороги, должно рассматриваться как дезертирство, а виновные подлежат аресту и преданию Революционному Военному железнодорожному трибуналу.

Примечание. В случае неявки своевременно откомандируемых Мобилизационный Отдел Народного Комиссариата Путей Сообщения и Управления железных дорог обязаны сообщить о неявившихся в соответствующие Комиссии по борьбе с дезертирством для розыска и предания суду неявившихся, при получении же сведений об укрывательстве на службе в учреждениях или организации лиц, подлежащих откомандированию, Народный Комиссариат Путей Сообщения или Управления дорог возбуждают, как против самих укрывающихся, так и ответственных за то лиц Администрации, судебные преследования в установленном порядке через Комиссии по борьбе с дезертирством и соответствующие Революционные Трибуналы.

Председатель Совета Рабоче-Крестьянской Обороны
В. Ульянов (Ленин)

5 марта 1920 г.

ОБ ЕДИНОМ ХОЗЯЙСТВЕННОМ ПЛАНЕ

(Из постановления девятого съезда РКП(б) «Об очередных задачах хозяйственного строительства»)

Основным условием хозяйственного возрождения страны является неуклонное проведение единого хозяйственного плана, рассчитанного на ближайшую историческую эпоху. В соответствии с глубиной хозяйственной разрухи и прямым обнищанием страны, хозяйственный план естественно распадается на ряд последовательных, друг друга обусловливающих коренных задач:

а) в первую голову улучшение состояния транспорта, подвоз и образование необходимейших запасов хлеба, топлива и сырья;

б) машиностроение на транспорт и на добычу топлива, сырья и хлеба;

в) усиленное развитие машиностроения на производство продуктов массового потребления;

г) усиленное производство продуктов массового потребления.

При опирающемся на новые завоевания техники проведении указанного плана надлежит во главу угла технической стороны дела поставить широкое использование электрической энергии, примерно в такой последовательности, соответственно основным этапам проведения общехозяйственного плана:

1) Разработка плана электрификации народного хозяйства и осуществление программы-минимум электрификации, т. е. выделение основных пунктов электроснабжения и использования для этой цели существующих электрических станций, а также части строящихся в первоочередном порядке районных централей.

2) Постройка основных районных электрических станций первой очереди и основных линий электропередач с соответствующим расширением круга деятельности заводов для электротехнического оборудования.

3) Сооружение районных станций следующей очереди, дальнейшее развитие электрических сетей и последовательная электрификация важнейших производственных процессов.

4) Электрификация промышленности, транспорта и земледелия.

Из этого основного хозяйственного плана, рассчитанного на ближайшую эпоху, должны в своих очередных планах и расчетах исходить хозяйственные центры Советской республики, мобилизуя свои главные силы и средства в первую очередь на разрешение основных задач каждой хозяйственной очереди.

Внешняя торговля, поскольку возможности ее открываются перед Советской республикой, должна быть также целиком подчинена потребностям основного хозяйственного плана.

Подсобные для основной задачи каждой очереди производства должны быть развиваемы в меру действительной необходимости. Производства, не являющиеся безусловно необходимыми для основной задачи хозяйственного периода, могут быть поддерживаемы лишь постольку, поскольку их работа не препятствует проведению главной задачи. В силу этого текущие хозяйственные задания советских хозяйственных центров должны представлять собой не простую сумму учтенных потребностей и нужд, но должны с железной последовательностью вытекать из всего хозяйственного плана, рассчитанного на ближайшую эпоху.

Осуществление намеченного плана возможно не путем отдельного единовременного героического усилия передовых элементов рабочего класса, но путем упорного, систематического, планомерного труда, вовлекающего в свой круг все большие и большие массы трудящихся. Успешность такого рода расширяющейся мобилизации и трудового воспитания может быть обеспечена только при настойчивом выяснении самым широким массам города и деревни внутреннего смысла хозяйственного плана, его внутренней последовательности, которая обеспечивает осязательные для всех плоды только по истечении длительного периода, требующего величайшего напряжения и величайших жертв.

29 марта — 5 апреля 1920 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 337—338, Партиздат, 1936 г.

О ГЛАВПОЛИТПУТИ

(Из постановления девятого съезда РКП(б) «Об очередных задачах хозяйственного строительства»)

В центре внимания и усилий нашей партии и советской власти в течение ближайшего периода остается транспорт. Его улучшение является необходимой предпосылкой самых скромных успехов во всех других областях хозяйства и, в первую очередь, в продовольственном отношении.

Основным затруднением в деле улучшения транспорта является слабость железнодорожного профессионального союза, обусловленная как разношерстностью личного состава железнодорожников, среди которых сохранилось не мало элементов из эпохи рухловщины, так и мобилизацией коммунистов, т. е. наиболее сознательных и самоотверженных элементов железнодорожного пролетариата, на военный фронт.

Считая одной из важнейших задач партии всемерное содействие профессиональному союзу железнодорожников, при участии которого только и сможет быть поставлен на надлежащую высоту наш транспорт, съезд признает в то же время полную и безусловную необходимость принятия исключительных чрезвычайных мер (военное положение и пр.), которые вытекают из ужасающего распада транспорта и имеют своей задачей не терпящими отлагательства мерами предотвратить полный его паралич и связанную с этим гибель Советской республики.

Оценивая под этим углом зрения Главполитпуть, съезд видит в нем подлежащий дальнейшему усилению временный орган коммунистической партии и советской власти, преследующий одновременно две неразрывно связанные между собою задачи: организованным воздействием испытанных коммунистов, лучших представителей рабочего класса, немедленно улучшить состояние транспорта и в то же время укрепить профессиональную железнодорожную организацию, влить в нее лучших работников, которых Главполитпуть направляет на дороги, помочь самому профессиональному союзу установить в своей организации железную дисциплину и тем самым сделать профессиональный союз железнодорожников незаменимым орудием дальнейшего поднятия железнодорожного транспорта.

По выполнении этой работы Главполитпуть и его органы на местах должны быть в возможно короткий срок включены, с одной стороны, в профессиональную организацию железнодорожного пролетариата, с другой стороны, в нормальные учреждения Наркомпути.

29 марта — 5 апреля 1920 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 343, Партиздат, 1936 г.

РЕМОНТ ПАРОВОЗОВ И ПОСТРОЙКА НОВЫХ

(Из постановления девятого съезда РКП(б) «Об очередных задачах хозяйственного строительства»)

Продолжая всеми мерами поощрять инициативу каждой отдельной группы рабочих в деле ремонта подвижного состава, необходимо, однако, отдать себе ясный отчет в том, что такой кустарнический метод помощи транспорту может иметь лишь временный характер, так как он поглощает слишком много квалифицированных сил, которых у нас недостает, и занимает оборудование заводов, предназначенных для других целей.

Поскольку нет основания надеяться на получение в ближайшие месяцы и даже годы большого количества паровозов из-за границы, представляется безусловно необходимым организовать массовое производство нужнейших запасных частей, а затем и паровозов в размерах, далеко превышающих производство их до войны. Условием успеха в этом направлении являются точная разработка и энергичное проведение обширного плана, рассчитанного на значительное число наиболее подходящих заводов при американизации производства, т. е. при строгом разделении процесса производства на детальные функции, с заменой квалифицированных рабочих рабочими низкой, частичной квалификации под руководством инструкторов.

29 марта — 5 апреля 1920 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 344—345, Партиздат, 1936 г.

О МОБИЛИЗАЦИИ НА ТРАНСПОРТ

(Обращение девятого съезда к местным организациям РКП)

Состояние транспорта остается попрежнему угрожающим. Мобилизация коммунистов дала до настоящего момента всего около 1 000 коммунистов из 5 000 наряда. При этом местные организации далеко не всегда отдают на транспорт наиболее опытных организаторов, лучших, испытанных коммунистов.

Съезд РКП самым энергичным образом напоминает местным организациям об их долге по отношению к железнодорожному транспорту, от судьбы которого зависит судьба революции.

1) Наряд ЦК на 5 000 коммунистов должен быть выполнен в течение ближайших двух недель целиком.

2) Парткомы должны дать лучших работников в распоряжение Главполитпути.

3) Парткомы должны всеми мерами поддерживать Главполитпуть и его местные органы в их работе по улучшению железнодорожного транспорта.

Постановление девятого съезда РКП(большевиков) о мобилизации на транспорт

Признавая состояние транспорта все еще угрожающим, съезд постановляет: мобилизовать на транспорт 10% своего состава.

Определить порядок осуществления постановления съезд поручает ЦК совместно с представителями губкомпартов.

29 марта—5 апреля 1920 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 355, Партиздат, 1936 г.

О МЕРАХ БОРЬБЫ С РАЗМЫВАМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОЛОТНА И ЕГО СООРУЖЕНИЙ

(Постановление Совета Труда и Обороны)

Совет Труда и Обороны, признавая необходимость принятия решительных мер борьбы с размывами железнодорожного полотна и его сооружений, в предотвращение могущих быть нарушений транспорта, постановляет:

Постановление о трудовой повинности по борьбе со снежными заносами от 5 декабря 1919 г. и связанные с ним циркуляры и распоряжения распространять и на работы для успешного и безопасного пропуска весенних вод и исправления повреждений железнодорожного полотна и его сооружений, вследствие таяния снега и прохода этих вод.

Постановление это вводится по телеграфу.

Председатель Совета Труда и Обороны
В. Ульянов (Ленин)

7 апреля 1920 г.

О ДОПОЛНЕНИИ ПОСТАНОВЛЕНИЯ «О ВОЗВРАЩЕНИИ НА ТРАНСПОРТ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ РАБОЧИХ И СЛУЖАЩИХ ИЗ УЧРЕЖДЕНИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ»

(Постановление Совета Труда и Обороны)

В дополнение к постановлению своему от 5 марта 1920 г. (Собр. Узак. 1920 г. № 17, ст. 98) Совет Труда и Обороны постановляет:

1. Пополнить состав образованной в силу пункта 6-го постановления Совета Труда и Обороны 5-го марта 1920 г. Особой Комиссии при Народном Комиссариате Путей Сообщения представителями от Народного Комиссариата Труда и Высшего Совета Народного Хозяйства, по одному от каждого из перечисленных ведомств.

2. Предписать всем гражданским учреждениям, на службе коих находятся подлежащие на основании постановления Совета Труда и Обороны от 5-го марта 1920 г. откомандированию в распоряжение Народного Комиссариата Путей Сообщения бывшие железнодорожники, немедленно представить в упомянутую в пункте 1 сего постановления Комиссию именные списки на тех из них, об оставлении коих на местах настоящей службы в качестве незаменимых работников этими учреждениями возбуждены ходатайства.

Примечание. В упомянутых списках должно быть отмечено: 1) возраст подлежащего откомандированию лица, 2) прежняя его специальность на железнодорожной службе, 3) время, проведенное на железнодорожной службе, 4) занимаемая в настоящее время должность и 5) причины незаменимости.

3. Предписать образованной при Народном Комиссариате Путей Сообщения на основании пункта 1 сего постановления комиссии рассмотреть упомянутые выше списки бывших железнодорожников в срок не позже 15 июня 1920 г.

4. Предписать всем гражданским учреждениям, под личную ответственность их руководителей, как за пособничество дезертирству, не позднее 15 июня сего года откомандировать в распоряжение Народному Комиссариату Путей Сообщения установленным для сего порядком всех без исключения бывших железнодорожников, коим комиссией при Народном Комиссариате Путей Сообщения не будет к тому времени предоставлено право оставаться на местах их настоящей службы.

5. Всех уклонившихся от поступления, на основании постановления Совета Труда и Обороны от 5-го марта 1920 г., в распоряжение Народного Комиссариата Путей Сообщения бывших железнодорожников, начиная с указанного срока, т. е. с 15-го июня 1920 г. считать дезертирами.

6. Поручить Центральной Комиссии по борьбе с дезертирством произвести в месячный срок, начиная с 15-го июня 1920 г., обследование всех гражданских учреждений с точки зрения точного выполнения ими настоящего постановления.

Председатель Совета Труда и Обороны
В. Ульянов (Ленин)

21 мая 1920 г.

О ЛИКВИДАЦИИ СОВЕТОВ УПРАВЛЕНИЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

(Декрет Совета Народных Комиссаров)

Совет Народных Комиссаров постановил:

Советы Управлений железных дорог, существующие при Управлениях железных дорог, упразднить, и кредиты, связанные с деятельностью упраздняемых Советов, закрыть по всем трем ведомствам — Народного Комиссариата Путей Сообщения, Народного Комиссариата Финансов и Народного Комиссариата Рабоче-Крестьянской Инспекции с 14-го июня 1920 года.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

14 июня 1920 г.

О МЕРАХ К УЛУЧШЕНИЮ УСЛОВИЙ ПРОЕЗДА ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ

(Постановление Совета Труда и Обороны)

В целях улучшения условий передвижения пассажиров по железнодорожной сети РСФСР и наилучшего использования пассажирского вагонного парка железных дорог Совет Труда и Обороны постановляет:

1. Все передвижения пассажиров по железнодорожной сети должны совершаться в назначенных для сего поездах и в общепассажирских вагонах.

2. Пользование отдельными вагонами для служебных поездов сохраняется за органами военного ведомства и другими комиссариатами в пределах норм, утвержденных Всероссийским Центральным Исполнительным Комитетом.

3. Число вагонов, предоставленных в силу пункта 2 для одиночных разъездов, не должно превышать 5% от числа вагонов, фактически обращающихся в пассажирских поездах.

4. Настоящее постановление вводится в жизнь с 15 августа 1920 г., к каковому сроку все ныне выданные разрешения на право пользования отдельными вагонами аннулируются. Вагоны, на которые не получено нового разрешения, поступают в общий парк Народного Комиссариата Путей Сообщения для обращения их по прямому назначению для нужд общепассажирского передвижения.

5. Контроль за выполнением настоящего постановления возлагается на административные органы Народного Комиссариата Путей Сообщения, Военного Ведомства и Транспортного Отдела Всероссийской Чрезвычайной Комиссии.

6. Неисполнение настоящего постановления карается по законам военного времени с привлечением к суду Военного Революционного Трибунала.

Председатель Совета Труда и Обороны

23 июля 1920 г. **В. Ульянов (Ленин)**

НА БОРЬБУ С ТРУДОВЫМ ДЕЗЕРТИРСТВОМ

[Постановление ЦК РКП(б)]

Дорогие товарищи, резолюция IX съезда партии требует планомерной, систематической, настойчивой и серьезной борьбы с трудовым дезертирством. Ввиду того, что главнейшие усилия Партии и пролетариата сосредоточены сейчас на задаче восстановления транспорта, именно здесь и предстоит начать упорнейшую борьбу с трудовым дезертирством.

Следует помнить, что в результате многолетних усилий царизма состав рабочих и служащих на железных дорогах подбирался из наименее сознательных, нередко прямо развращенных элементов. Все революционное выметалось жандармской метлой. За годы войны на железные дороги хлынула масса кулацких элементов с целью укрыться от мобилизации. В годы гражданской войны прилив тех же шкурнических и кулацких элементов продолжался, между тем как сознательные революционные рабочие становились в ряды Красной армии или уходили в разные отрасли социалистического строительства. В результате, если в Красной армии, например, коммунисты составляют до 10% состава, то на железных дорогах коммунисты едва ли составляют хотя бы 2%.

Соответственно такому политическому уровню массы железнодорожников среди них наблюдается сильный недостаток трудовой дисциплины, и недопустимые размеры приняло трудовое дезертирство в его различных проявлениях.

На некоторых дорогах невыход на работу рабочих достигал в марте 80%. Там, где принятыми мерами удалось сократить самовольные отлучки и прогулы, наблюдается некоторый рост числа не являющихся по болезни с получением бюллетеня от врача. Здесь кроется симуляция и злоупотребления врачебного персонала. Наконец одной из распространенных форм трудового дезертирства является обычай приходить на работу, но заниматься там изготовлением разных предметов личного потребления как для себя, так и для продажи на спекулятивном рынке.

В Москве образована «Комиссия по борьбе с трудовым дезертирством на транспорте», которая будет руководить этой борьбой всеми средствами: выяснение причин и характера трудового дезертирства, борьба с ним мерами агитационно-организационными, усиление репрессий для злостных дезертиров труда.

В этом направлении необходимо принять активнейшее участие всем партийным организациям и отдельным членам партии. Неустанная агитация в печати и устная, разоблачение трудовых дезертиров-железнодорожников, выяснение массам преступности дезертирства с трудового фронта, создание атмосферы бойкота и презрения вокруг таких элементов. Использование в этих целях газет, плакатов, кинематографа, театра. Отдельные факты трудового героизма, высокой производительности труда необходимо широко опубликовывать в печати и на собраниях, равно как и факты трудового дезертирства.

Центр. Комитет предлагает всем организациям и отдельным членам партии поставить на очередь борьбу с трудовым дезертирством на транспорте и точно изучать достигаемые результаты и сообщать их.

В этой работе необходимо установить теснейшую связь с ж.-д. и водными подотделами, оказывать им энергичное содействие и согласовывать общую работу.

Июль 1920 г.

Директивы ВКП(б) по хозяйственным вопросам, стр. 31—32, Партиздат 1931 г.

ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЛА ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

(Постановление Совета Труда и Обороны)

Совет Труда и Обороны указывает на совершенно недопустимое положение с погрузкой и выгрузкой грузов на железных дорогах, когда тысячи вагонов остаются непогруженными. За последние месяцы — июнь, июль — недогруз против планов достиг 30 тысяч вагонов из них в июле месяце Народный Комиссариат Продовольствия в сутки не погружал 724 вагона, Главный Топливный Комитет — 1 206, Высший Совет Народного Хозяйства — 731, разные другие ведомства — 417. Подобное положение при нашей острой нужде во всем является абсолютно недопустимым. Совет Труда и Обороны предписывает всем ведомствам принять самые решительные меры к его устранению и в силу этого постановляет:

1. Обязать всех грузоотправителей установить следующий порядок учета грузов:

а) грузы, находящиеся на погрузочных пунктах путей сообщения;

б) грузы, которые предположено подвезти к погрузочным пунктам в течение ближайших 10 дней;

в) грузы, которые имеются у ведомств и которые не могут быть подвезены к погрузочным пунктам в течение 10 дней.

Примечание 1. Грузы, предоставленные железнодорожным и водным путям сообщения грузоотправителями, учитываются не ими, а Народным Комиссариатом Путей Сообщения, каковому установить отчетность не погруженного остатка по отдельным ведомствам.

Примечание 2. Виновные в даче несоответствующих действительности данных или непринятии соответствующих мер подлежат привлечению к суду Революционного Железнодорожного Трибунала.

2. Обязать ведомства выделять из наличных грузов ударные группы грузов, утверждаемые Высшим Советом по перевозкам, для которых Главному Комитету по всеобщей трудовой повинности и Транспортно-Материальному Отделу Высшего Совета Народного Хозяйства обеспечить перевозочные средства, рабочую силу и подсобный транспорт в первую очередь. Сведения доставлять еженедельно.

3. Считать всех фактически работающих грузчиков, возчиков и технический аппарат подсобного транспорта на железнодорожном и водном транспорте несущими трудовую повинность и никаким другим видам трудовой повинности, кроме работ на транспорте, не подвергать.

4. Предложить Главному Комитету по всеобщей трудовой повинности в местностях, устанавливаемых по соглашению с Транспортно-Материальным Отделом Высшего Совета Народного Хозяйства, произвести мобилизацию квалифицированных грузчиков и возчиков в необходимом количестве для обеспечения работы по погрузке, разгрузке и доставке грузов на железную дорогу, а также Главному Комитету по всеобщей трудовой повинности в деревнях произвести мобилизацию квалифицированных грузчиков.

5. Произвести мобилизацию транспортеров-специалистов, работающих не по специальности, передав их в распоряжение Транспортно-Материального Отдела Высшего Совета Народного Хозяйства, поручив Главному Комитету по всеобщей трудовой повинности по соглашению с Всероссийским Главным Штабом внесение соответствующего проекта в Совет Труда и Обороны.

6. Поручить Всероссийскому Центральному Совету Профессиональных союзов в недельный срок установить в зависимости от местных условий обязательные нормы по погрузке, выгрузке, вывозу и подвозу грузов в главнейших районах и для ударных грузов, с установлением дисциплинарных мер за невыполнение этих установленных норм.

7. Предложить Народному Комиссариату Продовольствия и Высшему Совету Народного Хозяйства по соглашению с Народным Комиссариатом Путей Сообщения: а) установить необходимое дополнительное количество завозных складов при станциях для образования баз, б) разработать в целях наиболее полного использования перевозочных средств систему завозных баз всех райо-

нов, где в этом имеется необходимость, и в тех случаях, когда нехватает провозной способности для пропуска их непосредственно до пунктов назначений; грузы должны свозиться с тем, чтобы впоследствии из этих баз их погрузить и отправить в пункты потребления, согласно плану снабжения, в) предложить ведомствам погрузку грузов целыми поездами для возможности срочной доставки без пересоставления поезда по пути следования.

8. Поручить Революционному Военному Совету Республики, по соглашению с Транспортно-Материальным Отделом Высшего Совета Народного Хозяйства, установить районы погрузки и разгрузки, в коих подсобный транспорт должен быть милитаризован, и произвести милитаризацию.

9. Предложить Народному Комиссариату Почт и Телеграфов в недельный срок по соглашению с заинтересованными ведомствами выработать инструкцию о порядке пользования прямыми проводами, как центральными, так и местными органами, руководящими работой по перевозке и экспедиции ударных грузов.

10. Обязать Народный Комиссариат Путей Сообщения упростить формальности, связанные с выдачей нарядов на погрузку.

11. Предложить Народному Комиссариату Путей Сообщения установить наблюдение за недогрузом ведомствами по 10-дневным периодам с представлением соответствующих докладов в Совет Обороны за указанный период.

Председатель Совета Труда и Обороны

3 сентября 1920 г. **В. Ульянов (Ленин)**

VIII ВСЕРОССИЙСКИЙ СЪЕЗД СОВЕТОВ РАБОЧИХ, КРЕСТЬЯНСКИХ, КРАСНОАРМЕЙСКИХ И КАЗАЧЬИХ ДЕПУТАТОВ О ТРАНСПОРТЕ

(Из резолюции съезда)

Заслушав доклады о положении железнодорожного и водного транспорта и дальнейших перспективах в деле укрепления и развития его, VIII Съезд Советов констатирует, что величайшая опасность, угрожавшая самому существованию Советской Республики, в виде быстро надвигавшегося паралича железнодорожного транспорта, ныне может считаться в прежней острой своей форме устраненной, несмотря на то, что общее положение транспорта, как оно сложилось в результате империалистической и гражданской войны, продолжает оставаться тяжелым, достигнутые крупные успехи, и прежде всего, несомненное улучшение состояния подвижного состава железных дорог создают достаточную опору для дальнейших упорных и планомерных усилий по полному оздоровлению и развитию путей и средств сообщения Советской Республики.

Причинами достигнутых успехов Съезд считает самоотверженную работу всех сознательных и честных работников транспорта, повышение трудовой дисциплины, более правильную организацию аппарата управления транспортом, методы плановой работы, в виде общих для всей сети календарных производственных программ по важнейшим отраслям железнодорожного дела.

Съезд считает необходимым дальнейшую работу по организации ремонта подвижного состава на основе массового производства обезличенных запасных частей, таким образом, чтобы это последнее стало также и основой производства новых однотипных паровозов и вагонов.

В этих целях Съезд признает необходимым скорейшее введение в жизнь назревших постановлений в области нормализации частей подвижного состава и вменяет в обязанность экономическому совещанию Совета Труда и Обороны всемерно ускорить разработку, декретирование, применение и дальнейшее развитие всеми заинтересованными ведомствами мероприятий по нормализации, как выдвинутых первым Съездом работников по вопросам паровозостроения, ремонта и нормализации при основной транспортной комиссии, так и дальнейших мероприятий в том же направлении.

Съезд придает большое значение выработке единого эксплоатационного транспортного плана, охватывающего как железнодорожные, так и водные

пути и тщательно согласованного со всеми ведомствами, обслуживающими хозяйственные нужды страны.

Съезд признает безусловно правильным происшедшее объединение ж.-д. и водного транспорта и, считая развитие водного транспорта одной из важнейших задач республики, в лице всех ее органов, вменяет Народному Комиссариату Путей Сообщения задачу дальнейшего сближения и сочетания обоих важнейших видов транспорта, железнодорожного и водного, в административном, техническом и эксплоатационном отношениях, как в центре, так и на местах.

Съезд предлагает в срочном порядке произвести технический пересмотр основных трудовых процессов в целях их рационализации и механизации, в первую очередь в сфере погрузочных и разгрузочных операций водного транспорта.

В целях обеспечения работы по возрождению подвижного состава, Съезд вменяет в обязанность Совету Народных Комиссаров принятие действительных мер к усилению производства ударными заводами всякого рода запасных частей, инструментов и материалов.

Съезд считает необходимым выработку и проведение в жизнь годового плана снабжения железных дорог топливом, а также всеми необходимыми лесными материалами и в первую очередь шпалами.

Съезд вменяет в обязанность как центральным, так и местным органам Советской власти оказать полное содействие ведомству Путей Сообщения в деле борьбы с угрожающими транспорту в ближайшие месяцы стихийными бедствиями: снежными заносами, половодьем и пр.

Основным условием дальнейших успехов в области транспорта Съезд считает всемерное улучшение материального положения рабочих и служащих, повышение их технического и культурно-политического уровня и возлагает принятие всех необходимых для этого мер, как на центральные, так и местные органы Советской власти. Вместе с тем, Съезд ожидает со стороны всех без исключения работников железнодорожного и водного транспорта самоотверженной работы по возрождению транспорта и обеспечению хозяйственного преуспения Рабоче-Крестьянской Республики.

23 — 29 декабря 1920 г.

ОБ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ РОССИИ

VIII Всероссийский Съезд Советов, заслушав доклад председателя Государственной Комиссии по электрификации, одобряет работу Президиума Высшего Совета Народного Хозяйства, затем Народного Комиссариата Земледелия и Народного Комиссариата Путей Сообщения и, в особенности, комиссии по электрификации России по разработке плана электрификации России.

Съезд расценивает разработанный по инициативе Высшего Совета Народного Хозяйства Государственной Комиссией по электрификации план электрификации России, как первый шаг великого хозяйственного начинания.

Съезд поручает Всероссийскому Центральному Исполнительному Комитету, Совету Народных Комиссаров, Совету Труда и Обороны и Президиума Высшего Совета Народного Хозяйства, а равно и другим Народным Комиссариатам завершить разработку этого плана и утвердить его, притом обязательно в кратчайший срок.

Съезд поручает далее правительству и просит Всероссийский Центральный Совет Профессиональных Союзов и Всероссийский Съезд Профессиональных Союзов принять все меры к самой широкой пропаганде этого плана и к ознакомлению с ним самых широких масс города и деревни. Изучение этого плана должно быть введено во всех без изъятия учебных заведениях Республики: каждая электрическая станция и каждый сколько-нибудь сносно поставленный завод и совет хозяйства должны стать центром ознакомления с электричеством и преподавания необходимых знаний для его понимания.

Съезд поручает Совету Народных Комиссаров разработать постановление о поголовной мобилизации всех, обладающих достаточной подготовкой, научной

или практической, для пропаганды плана электрификации и преподавания необходимых знаний для его понимания.

Съезд поручает Всероссийскому Центральному Исполнительному Комитету, Совету Народных Комиссаров и Высшему Совету Народного хозяйства выработать меры как для целесообразного объединенного использования этих сил, в целях осуществления плана электрификации, так и меры для придания всей электропромышленности ударного характера.

Съезд выражает непреклонную уверенность, что все советские учреждения, все Советы Депутатов, все рабочие и трудящиеся, и крестьяне напрягут все силы и не остановятся ни перед какими жертвами для осуществления плана электрификации России во что бы то ни стало и вопреки всем препятствиям.

Постановления и Резолюции VIII Всероссийского Съезда Советов Рабочих, Крестьянских, Красноармейских и Казачьих Депутатов.

23—29 декабря 1920 г.

РАЗДЕЛ III

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРИОД ПЕРЕХОДА НА МИРНУЮ РАБОТУ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

(1921—1925 гг.)

Нам нужно восстановить оборот земледелия и промышленности, а чтобы его восстановить, нужна материальная опора. Что есть материальная опора для связи между промышленностью и земледелием? Это есть транспорт железнодорожных и водных путей.
(Ленин, т. XXVI, стр. 295).

Годы перехода на мирную работу по восстановлению народного хозяйства являются одним из ответственнейших периодов в истории большевистской партии. В напряженной обстановке партия сумела совершить трудный поворот от политики военного коммунизма к новой экономической политике. Партия укрепила союз рабочих и крестьян на новой экономической основе. Был создан Союз Советских Социалистических Республик.

На путях новой экономической политики были достигнуты решающие успехи в восстановлении народного хозяйства. Страна Советов прошла с успехом восстановительный период в развитии народного хозяйства и стала переходить к новому периоду, к периоду индустриализации страны.

[История Всесоюзной Коммунистической Партии (большевиков), стр. 266. Издательство ЦК ВКП(б) «Правда»., 1938 г.].

ОБ УПРАЗДНЕНИИ ГЛАВПОЛИТПУТИ

(Из постановления десятого съезда РКП(б) «О роли и задачах Профсоюзов»)

8. В ходе гражданской войны партии приходилось, в виде исключения, санкционировать организацию политотделов, до известной степени временно заменявших профсоюзы. Таким исключением был Главполитпуть.

Девятый съезд партии, принявший постановление об учреждении Главполитпути, категорически подчеркнул временный характер этого органа. На практике, однако, Главполитпуть и преемственно возникший из него Цектран проявили тенденцию к отрыву от союзной массы и к противопоставлению себя общесоюзной организации, что, в свою очередь, привело к уклону от методов нормальной союзной демократии. Десятый съезд РКП одобряет упразднение Главполитпути и решение ЦК партии, указавшего Цектрану на необходимость отказаться от специфических методов работы и стать на почву нормальной рабочей демократии. Признавая необходимым сохранить принцип ударности в проведении хозяйственного плана, X съезд РКП находит необходимым постепенный, но неуклонный переход к уравнению в положении различных групп рабочих и соответствующих профсоюзов, все время усиливая общесоюзную организацию. ВЦСПС, как орган, объединяющий несколько миллионов членов профессиональных союзов, усилиями всей партии должен быть превращен в мощную организацию, способную действительно выполнить те гигантские задачи, которые стоят перед всероссийским профессиональным движением. Какое бы то ни было противопоставление части профессионального движения целому недопустимо; какое бы то ни было выделение ЦК одного из союзов из общесоюзной организации также недопустимо.

Десятый съезд РКП подтверждает заявление IX съезда партии, гласящее: «Если перед пролетариатом, как классом, стоит задача перехода к ра-

боте по-военному, т. е. к величайшей точности, исполнительности, ответственности, быстроте работы, ее напряженности, беззаветному самопожертвованию со стороны работников, то в первую очередь это относится к органам промышленной администрации вообще и, следовательно, к профсоюзам». Красную армию нельзя было построить, не уничтожив выборных комитетов старого типа. А народное хозяйство, наоборот, нельзя поднять на должную высоту, не развивши и не поднявши в то же время организации профсоюзов. Методы, примененные в Красной армии, вполне оправдали себя, дав победу над контрреволюцией, и открыли стране возможность приступить к хозяйственному строительству. Чтобы успешно справиться с хозяйственными задачами, партия должна суметь применить в этой области соответствующие ей методы, т. е. преимущественно методы рабочей демократии.

8—16 марта 1921 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 382—383, Партиздат, 1936 г.

О ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОПАГАНДЕ

[Из постановления десятого съезда РКП(б)]

1. Ближайшими практическими задачами производственной пропаганды являются:

а) вовлечение широких масс трудящихся в круг производственных интересов как данного предприятия, так и всего производства в целом;

б) поднятие и укрепление трудовой дисциплины и борьба с труддезертирством во всех его проявлениях (прогулы, саботаж, явное и скрытое нарушение нормального хода работ, злоупотребления);

в) содействие трудмобилизации и систематическому извлечению рабочих, служащих и техническо-административного персонала из учреждений для использования их по специальностям на заводах, фабриках, транспорте и на рудниках, также содействие подготовке и извлечению кадра квалифицированных рабочих и организаторов-администраторов из рабочей среды;

г) втягивание технических сил в советское хозяйственное строительство путем привлечения их через союзы к участию в проведении единого хозяйственного плана на основе электрификации и научной организации труда в производстве.

8—16 марта 1921 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 386, Партиздат, 1936 г.

ОБ ОПЛАТЕ ЗА ПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ И ВОДНЫМ ПУТЯМ

(Декрет Совета Народных Комиссаров)

Совет Народных Комиссаров постановляет:

1. Установить платность перевозки по железным дорогам и водным путям всех пассажиров и всяких грузов, в том числе и правительственных.

2. Уплату за перевозки правительственных грузов производить не денежными знаками, а в упрощенном порядке, устанавливаемом по соглашению Народных Комиссаров: Финансов, Путей Сообщения и Рабоче-Крестьянской Инспекции и утверждаемом Советом Народных Комиссаров.

Тот же упрощенный порядок временно распространяется на грузы Всероссийского Центрального Союза Потребительских Обществ, Губернских Союзов и Районных Союзов потребительских Обществ, Центрального Рабочего Кооперативного Комитета и Губернского Рабочего Кооперативного Комитета, Московской и Петроградской потребительских коммун, Всероссийских Центров иных видов кооперации и других крупнейших кооперативных организаций, список которых устанавливается соглашением Народного Комиссариата Путей Сообщения, Народного Комиссариата Финансов и Всероссийского Центрального Союза Потребительских Обществ.

3. Оплата проезда нижеследующих категорий пассажиров:

а) лиц, следующих по государственным надобностям (перевозка рабочей силы, командируемых и переводимых по службе, воинские перевозки, арестованных и т. п.),

б) рабочих и служащих, едущих в разрешенный по декрету отпуск и обратно, и красноармейцев, едущих в отпуск с разрешения начальства по установленным документам, выдаваемым военным ведомством,

в) советских служащих и рабочих, едущих на работу или службу и обратно,

г) учащихся, едущих в учебные заведения и обратно,

д) участников экскурсий и съездов, организуемых государственными учреждениями,

е) больных и инвалидов, направляемых Органами Народного Комиссариата Здравоохранения или Народного Комиссариата Социального Обеспечения для лечения, освидетельствования, для снабжения протезами или для помещения в колонии и инвалидные дома, а также их багажа — производится ведомствами, учреждениями и предприятиями, в ведении которых состоят перечисленные лица. Правительственные учреждения и предприятия производят эту оплату на основаниях и в порядке, устанавливаемых пунктом 2-м.

Примечание. Порядок пользования льготным проездом устанавливается особой Инструкцией, вырабатываемой Народным Комиссариатом Путей Сообщения, Народным Комиссариатом Внутренних Дел и Всероссийским Центральным Советом Профессиональных Союзов в 7-дневный срок и утверждаемой Советом Народных Комиссаров.

4. Провозная плата за перевозку пассажиров, багажа и грузов малой скорости устанавливается Народным Комиссариатом Путей Сообщения с сохранением системы дифференциальных тарифов, действовавших: а) по грузам до 1 января 1921 года, но с принятием первоначальных ставок по тарифу № 1 — 28,57 руб., № 2 — 25 руб., № 3 — 20 руб., № 4 — 13,33 руб., № 5 — 11,11 руб., № 6 — 8,33 руб., № 7 — 4,44 руб.

б) По пассажирским перевозкам тарифа, действовавшего до 10 июня 1917 г., но с первоначальными ставками триста рублей с пассажира и с версты и 46 руб. с пуда и версты багажа.

Примечания. 1) Дети до 5 лет перевозятся бесплатно, 2) Провозная плата за проезд детей от 6 до 10 лет взимается в размере четверти платы общего пассажирского тарифа, 3) Провозная плата с детей старше 10 лет взимается в том же размере, как и со взрослых пассажиров.

5. Народному Комиссариату Путей Сообщения поручается одновременно повысить действовавшие до 1 января 1921 г. водные тарифы для приведения их в соответствие с вышеуказанными нормами железнодорожного тарифа.

6. Новый тариф, устанавливаемый настоящим декретом, вводится с 15 августа 1921 г. для пассажирского и грузового движения.

Председатель Совета Народных Комиссаров
В. Ульянов (Ленин)

9 июля 1921 г.

О ПОДДЕРЖАНИИ И РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТА

[Постановление ЦК РКП(б)]

Исключительно серьезное значение транспорта для жизни всей республики требует исключительных мер поддержания и развития нашего транспортного хозяйства. К числу таких мер относится военное положение на железных дорогах. Благодаря ему имеется возможность, наряду с методами убеждения и пропаганды, поддерживать трудовую дисциплину в той части работников транспорта, которая отстает от передовых и сознательных масс транспортного пролетариата.

Проведение исключительных мер особенно важно в периоды усиленной контрреволюционной и шпионской работы врагов республики. Значение военного положения в данном случае не приходится объяснять. Тем не менее среди транспортных работников, даже среди работников партии, наблюдались отдельные течения за снятие военного положения на железных дорогах. В не-

которых случаях эти течения направлялись против отдельных работников из числа переброшенных на транспорт с фронта.

ЦК обращает внимание всех партийных организаций на необходимость полного единодушия и всемерной поддержки в деле помощи работникам транспорта как в общей работе, так и при проведении таких исключительных мер, как военное положение.

Вместе с тем, ЦК напоминает всем работникам, мобилизованным на транспорт, что успехи, достигнутые в борьбе с транспортной разрухой, еще очень незначительны по сравнению с тем, что предстоит сделать, и что поэтому мобилизованные работники транспорта должны с прежним напряжением и твердостью стоять на своих постах.

Сентябрь 1921 г.

Директивы ВКП(б) по хозяйственным вопросам, стр. 68, Партиздат, 1931 г.

К ПОДНЯТИЮ ТРАНСПОРТА

[Обращение ЦК РКП(б)]

Начавшееся в 1920 г. возрождение транспорта вновь остановилось и положение его продолжает ухудшаться, грозя к зиме срывом всего продовольственного и производственного плана и остановкой ряда дорог. Погрузка и доставка грузов в июне 1921 г. сократилась почти вдвое против июня 1920 г., с 17 тыс. вагонов в сутки, дойдя до 9 тыс., суточный пробег паровозов упал с 78,6 версты в 1920 г. до 64,1 версты в 1921 г., а пробег вагонов с 40 верст до 35,6 версты в сутки. Нормы приказов 1042 и 1157 о ремонте паровозов и вагонов не выполняются, 2 тыс. паровозов на сети стоят охлажденными за отсутствием топлива.

Недостаток топлива вызывает постоянное сокращение перевозок, а его плохое качество — мокрые дрова, замусоренный штыб — совершенно расстраивает налаженную эксплоатацию дорог.

Крайне скудное снабжение железнодорожников обувью, продовольствием и одеждой, нередко несоразмерно низкое по сравнению с рабочими других государственных предприятий, вызывает резкое падение производительности, невыход на работу, достигшее местами до 60%, усиление подделок в мастерских и громадное увеличение заболеваемости. Материалы для ремонта паровозов и вагонов истощились: паровозные кладбища обобраны, нехватает баббита, запасных частей, инструментов.

В особенности гибельно отражается на продовольственных перевозках отсутствие самых простых материалов — гвоздей, кровельного железа, леса для вагонной обшивки, подбивки для букс. Наряду с этим стоит падение политической работы на дорогах. Уход с дорог лучших политработников в организации советские, партийные и профессиональные ослабил работу настолько, что в ряде мест местные комитеты профсоюза железнодорожников оказались в руках меньшевиков, эсеров, получивших возможность организованно руководить и использовать недовольство железнодорожников крайне тяжелым экономическим положением, придавая ему определенное политическое направление. Этому способствует и крайняя усталость этих работников транспорта, находившихся до сих пор в тяжелых материальных условиях и лишенных в своей работе руководства и поддержки партийных организаций.

Наступившая осень сразу сказалась в ряде грозных симптомов: отказа от выхода на работу стрелочников, сцепщиков, составителей кондукторских и паровозных бригад, учащенные в связи с этим крушения, недодача паровозов по текущему ремонту и неимение топлива. Необходима немедленная энергичнейшая коллективная помощь транспорту при содействии всех партийных организаций: при максимальном использовании местных средств и местной инициативы можно еще остановить начавшееся ухудшение положения транспорта. Экстерриториальное положение дорог, охватывающих ряд губерний, мешавшее местным парторганизациям следить и помогать работе транспорта, устранено ЦК РКП(б), предложившим всем комиссарам дорог связаться лично

или через своих уполномоченных со всеми губкомами и губисполкомами и информировать их постоянно о положении дорог. Сейчас нужна немедленная помощь, губкомам и губисполкомам предлагается использовать для транспорта всевозможные местные средства. Нужно заготовить, подвезти и распилить дрова, выделить возможное количество обуви, одежды, помочь продовольственными запасами, не ставя железнодорожников в условия хуже, чем других рабочих губернии, оказать поддержку в транспортной кооперации: необходимо найти железо, гвозди, лес для вагонов, суррогаты кровельного железа, проволоку, олово, свинец, подбивочные материалы, делясь всеми средствами, прибегая к кустарным производствам, организуя их, если понадобится.

Наряду с этим партийным организациям предлагается возвратить транспорту партийных железнодорожников, отвлеченных на всякую другую партийную, профессиональную и совработу, и выделить для транспорта наиболее активных партийных товарищей; вместе с тем парторганизации обязаны обратить особое внимание на работу среди железнодорожников там, где уже успели создаться организации, руководимые контрреволюционными партиями. Вся помощь должна быть направлена административным органам Наркомпути, чтобы администрация, сосредоточив в своих руках все производственные ресурсы, смогла при помощи парт- и профорганизаций провести все нужные мероприятия к поднятию транспорта, руководствуясь новой экономической политикой, требующей безубыточности предприятия.

Октябрь 1921 г.

Директивы ВКП(б) по хозяйственным вопросам, стр. 68—70. Партиздат, 1936 г.

ХИЩНИКАМ И ВОРАМ НАРОДНОГО ДОСТОЯНИЯ НЕТ ПОЩАДЫ

В то время, когда все усилия трудового народа направлены к борьбе с разрухой и надвинувшимся стихийным бедствием голодом, в то время, когда дорог каждый во-время добытый и доставленный нуждающимся и голодным кусок хлеба и каждый пуд зерна для обсеменения обширных полей пострадавшего Поволжья, — находятся паразиты и негодяи, которые расхищают народное добро из вагонов, пакгаузов и складов.

Хищники пользуются всякими способами, чтобы за счет несчастья другого, за счет награбленного создать свое благополучие.

Им нет дела до миллионов страдающих детей и крестьян голодных губерний.

Им нет дела до тех лишений и испытаний, которые терпит все трудовое население городов.

Часто они бывают неуловимыми, скрываясь под маской должностных лиц, причастных к нагрузке, выгрузке, хранению и перевозке грузов на транспорте.

Они не только сами воруют, но и потворствуют сторонним бандитам и врагам, скрывая следы их преступных дел.

Советская власть в интересах трудящихся масс примет все меры, чтобы положить предел этим преступлениям.

Суровые кары, вплоть до высшей меры наказания — расстрел, будут применяться не только к непосредственным участникам в хищениях на транспорте, но и пособникам и скупщикам краденого.

Советская власть призывает всех честных граждан на борьбу с паразитическими элементами, ворами и бандитами, разрушающими благосостояние Республики.

Все честные транспортные работники должны принять участие в этой борьбе совместно с карательными органами.

Будьте бдительны и вместе с Рабоче-крестьянской властью беспощадно боритесь с волками и хищниками народного достояния.

1921 г. ПредВЧК и Наркомпуть **Ф. Дзержинский**

6—1065

ОБ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ

(Декрет СНК, утвержденный IX Всероссийским Съездом Советов)

Во исполнение постановления VIII Всероссийского Съезда Советов Рабочих и Крестьянских Депутатов и принимая во внимание резолюции VIII Всероссийского электротехнического съезда по общему плану электрификации РСФСР, Совет Народных Комиссаров постановил:

1. Для осуществления общего плана электрификации РСФСР, разработанного государственной комиссией по электрификации России, признать подлежащими устройству нижепоименованные районные электрические станции государственного значения: а) в центральном промышленном районе: Каширская, Шатурская, Епифанская, Нижегородская, Иваново-Вознесенская и Тверская (паровые), б) в центральном черноземном районе: Белогородская (паровая), в) в южно-горно-промышленном районе: Штеровская, Гришевская, Лисичанская, Бело-Калитвинская (паровые) и Александровская (гидроэлектрическая), г) в северо-западном районе: Волховская, вторая и третья Свирская (гидроэлектрическая) и Уткина Заводь — Петроград (паровая), д) в Уральском районе: Кизеловская, Челябинская, Егоршинская (паровые) и Чусовская (гидроэлектрическая), е) в средне-волжском районе: Свияжская и Кашпурская (паровые), ж) в южно-восточ. районе: Саратовская и Царицынская (паровые), з) в Кавказском районе: Краснодарская и Грозненская (паровые), Кубанская и Терская (гидроэлектрические), и) в Западной Сибири: гидроэлектрическая станция в Алтае и паровая станция в Кузнецком районе, к) в Туркестане: одна гидроэлектрическая станция в Ташкентском районе.

Примечание. Кроме указанных районных станций, подлежат устройству в южном горно-промышленном районе станции использования излишков доменных и коксовых газов, в зависимости от развития металлургической и угольной промышленности.

2. Общую действующую мощность указанных в п. 1-м районных электрических станций определить приблизительно в 1 500 000 киловатт и наметить для полного осуществления их период времени в 10—15 лет в зависимости от общего хода развития народного хозяйства.

Примечание. В пределах указанной общей мощности первоначальная мощность каждой станции устанавливается и развивается в зависимости от хода развития народного хозяйства в районе действия этой станции.

3. Для установления наиболее рациональной связи между главными промышленными районами РСФСР признать необходимым:

а) постепенную подготовку и превращение в сверхмагистрали нижеследующих железнодорожных линий, с последующей электрификацией их: Петроград — Москва—Курск, Донецкий бассейн—Мариуполь (через Харьков или через Купянск). Кривой Рог—Александровск—Чаплино—Дебальцево—Лихая—Царицын и Москва—Нижний Новгород, с последующим продолжением в будущем на Урал и Сибирь и

б) постепенную подготовку к превращению в сверхмагистрали водных путей, по направлению Астрахань—Петроград и Киев—Херсон, с развитием соответствующих речных и морских портов и с последующей электрификацией их технического оборудования.

4. Признать подлежащими электрификации в связи с сооружением районных станций перевальную железнодорожную линию Пермь—Чусовская—Тагил с ветвью Чусовская—Солеварни, а также наиболее нагруженные подъездные дороги в Донецком бассейне.

5. Число и расположение указанных в п. 1-м государственных районных станций могут быть изменяемы в зависимости от условия развития народного хозяйства в обслуживаемых ими районах не иначе, как по особым постановлениям Совета Народных Комиссаров, по представлениям Государственной Общеплановой Комиссии. Таким же порядком могут быть изменяемы и предложения по электрификации железных дорог.

6. Сооружение и эксплоатация государственных районных электрических станций и высоковольтных электропередач сохраняется в руках государства и

может производиться как хозяйственным, так и иным способом, каждый раз по особому о том постановлению Совета Народных Комиссаров.

7. Наряду с сооружением государственных электрических станций и впредь до развития соответствующих высоковольтных электропередач, в целях подготовки будущих потребителей электрической энергии в пределах действия последних и для обслуживания районов вне действия намеченных государственных станций, признать необходимым:

а) возможно полное и рациональное использование ныне существующих, наиболее экономически выгодных центральных электрических станций и

б) сооружение центральных электрических станций средней и мелкой мощности местного значения, обратив особое внимание на широкую электрификацию сельского хозяйства и кустарной и мелкой промышленности РСФСР и, в особенности, на использование электрической энергии при восстановлении и развитии сельского хозяйства юго-востока РСФСР.

8. Признать, что сооружение и эксплоатация электрических станций местного значения могут быть предоставлены, при условии соблюдения норм и стандартов, позволяющих включение их в будущем в общегосударственную сеть, областным и губернским хозяйственным органам, округам путей сообщения, управлениям железных дорог, коммунам, кооперативным товариществам, а также и частным лицам, главным образом, за счет местных и частных средств, причем степень и форма участия государства в сооружении таких станций устанавливаются в каждом отдельном случае в зависимости от экономического значения станции для общегосударственных нужд.

9. Для осуществления вышеприведенного плана электрификации и объединения всего электротехнического хозяйства РСФСР, предложить президиуму Высшего Совета Народного Хозяйства, по соглашению с заинтересованными Народными Комиссариатами, представить в 2-месячный срок согласованный с Государственной Обще-Плановой Комиссией проект реорганизации Главного Управления Электротехнической промышленности (Главэлектро) в особый полномочный орган, объединяющий, как все работы по исполнению общего плана электрификации, независимо от того, каким ведомством таковые производятся, так и всю электротехническую промышленность и электроснабжение РСФСР.

10. Вменить Высшему Совету Народного Хозяйства в обязанность, в целях скорейшего осуществления электрификации РСФСР, поставить ныне существующую электропромышленность как сильного, так и слабого тока наряду с важнейшими отраслями промышленности, как-то: угольной, нефтяной и металлургической и выработать план дальнейшего ее развития.

11. Предложить Народному Комиссариату Путей Сообщения и Главному Комитету Государственных Сооружений по принадлежности приступить к разработке предложений по подготовке к превращению в сверхмагистрали, с последующей электрификацией указанных в п. 3-м железнодорожных линий, водных путей и портов и предварительных проектных соображений по электрификации, указанных в п. 4-м подъездных дорог, и означенные материалы, с планом очередности работ, представить в государственную Обще-Плановую Комиссию на утверждение к 1 июля 1922 года.

12. Предложить всем областным экономическим совещаниям и состоящим при них плановым комиссиям приступить к разработке плана использования ныне существующих электрических станций и плана сооружений электрических станций средней и мелкой мощности местного значения.

13. Возложить на Государственную Обще-Плановую Комиссию общее планирующее руководство всем делом электрификации РСФСР, установление очередности работ, наблюдение за исполнением утвержденного плана электрификации, согласование его с общегосударственным хозяйственным планом РСФСР и внесение в утвержденный план электрификации вызываемых требованиями жизни изменений и дополнений с докладом в подлежащих случаях в Совет Труда и Обороны и Совет Народных Комиссаров по принадлежности.

Зам. Председателя Совета Народных Комиссаров
А. Цюрупа

21 декабря 1921 г.

О ПРИЗНАНИИ РАБОТ ПО РЕМОНТУ ВАГОНОВ ТОВАРНОГО ПАРКА, ПО ТЕКУЩЕМУ РЕМОНТУ ПАРОВОЗОВ И ВЫПУСКУ ПАРОВОЗОВ ПОД ПОЕЗДА УДАРНЫМИ

(Постановление Совета Труда и Обороны)

Совет Труда и Обороны постановил:

Признать работы по ремонту вагонов товарного парка по текущему ремонту паровозов и выпуску паровозов под поезда и на маневры ударными и по сему:

1. Обязать Народный Комиссариат Продовольствия продолжать отпускать в распоряжение Народного Комиссариата Путей Сообщения для натурпремирования работ по ремонту товарных вагонов и цистерн ежемесячно по 72 600 п. хлеба с 1 января 1922 г.

2. Обязать Народный Комиссариат Продовольствия отпускать в распоряжение Народного Комиссариата Путей Сообщения для натурпремирования работ по текущему ремонту паровозов и выпуску паровозов из депо, начиная с сего января ежемесячно по 42 000 (сорок две тысячи) пудов хлеба.

Сроки по 1 и 2 пунктам январь, февраль и март месяцы.

3. Обязать Центральное Управление Снабжения и Высший Совет Народного Хозяйства для обеспечения работ по ремонту вагонов 1-й категории немедленно удовлетворить Народный Комиссариат Путей Сообщения материалами в следующей месячной потребности:

кровельное железо	15 000 пуд.
гвоздей	1 500 »
болтов и гаек	3 000 »
обшивки (21″ × 4½ × 1) . .	60 000 досок
половых досок (21 × 9 × 2) .	30 000 »
баббита	300 пуд.
подбивочного материала . .	1 200 »

Порядок удовлетворения Народного Комиссариата Путей Сообщения по обеспечению продовольствием работ по ремонту вагонов согласовать в 3-дневный срок.

Зам. Председателя Совета Труда и Обороны **А. Цюрупа**

11 января 1922 г.

О ПРИМЕНЕНИИ НА ТРАНСПОРТЕ НАЧАЛ ХОЗЯЙСТВЕННОГО РАСЧЕТА

(Постановление Совета Народных Комиссаров)

В интересах развития производительных сил РСФСР и возможно полного удовлетворения потребностей в транспорте государственного и частного товарообмена, Совет Народных Комиссаров, во изменение и дополнение действующих узаконений и правил постановил:

1. Установить основной государственный план перевозок в соответствии с отпущенными Народному Комиссариату Путей Сообщения по государственной росписи доходов и расходов наличными денежными средствами и реально отпущенными государственными ресурсами снабжения, а также ресурсами, предоставляемыми по настоящему декрету, и поручить Народному Комиссариату Путей Сообщения выполнять его в первую очередь и преимущественно перед всеми другими перевозками.

Означенный план перевозок составляется Высшим Советом по Перевозкам и с заключением Государственной Общеплановой Комиссии представляется на утверждение Совета Труда и Обороны.

2. Для развития перевозок, оплачиваемых наличными деньгами, предоставить Народному Комиссариату Путей Сообщения право использовать: а) экономию в пробеге и в топливе, могущую быть полученной при выполнении основного государственного плана перевозок, б) недогруз по ведомственным пере-

возкам, и также порожние направления и в) подвижной состав, свободный от выполнения государственного плана перевозок.

Примечание 1. Установление порядка и правил осуществления предусмотренных настоящей статьей прав возложить на Высший Совет по Перевозкам.

Примечание 2. Основным государственным планом устанавливается лишь общий пробег вагоно-верст по всей сети для каждого ведомства отдельно, а затем каждый месяц составляется детальный план перевозок на следующий месяц с указанием распределения погрузки и пробега по отдельным дорогам.

Примечание 3. Ведомствам предоставляется право восполнять недогруз одного или нескольких дней усиленной погрузкой в течение текущего планового месяца.

3. Установить нижеследующий способ оплаты услуг, оказываемых транспортными органами Народного Комиссариата путей сообщения (перевозка, хранение, нагрузка, выгрузка и т. п.):

а) за перевозки грузов правительственных учреждений и предприятий, совершаемые в пределах упомянутого в пункте 1-м настоящего декрета государственного плана перевозок,—расчет производится на основаниях, установленных декретом Совета Народных Комиссаров о расчетных операциях от 4 октября 1921 года (Собр. Узак. 1921 г. № 68, ст. 530);

б) продовольственные грузы, поступающие по продналогу, государственному товарообмену и закупаемые правительством за границей, перевозятся безденежно в порядке перерасчета;

в) за сверхплановые перевозки правительственных учреждений и предприятий расчет производится наличными деньгами;

г) за перевозки грузов государственных предприятий, снятых с государственного снабжения, а также за перевозки грузов кооперативов — расчет производится наличными деньгами;

д) за перевозки всех пассажиров, совершаемые за счет правительственных учреждений (включая и командированных), а также багажа этих пассажиров, а равно за пользование протекционными вагонами — расчет производится наличными деньгами;

е) все прочие услуги, оказываемые транспортом государственным, кооперативным и другим учреждениям и лицам, оплачиваются наличными деньгами:

ж) в изъятие п.п. «б», «в», «г», «д» и «е» настоящей статьи, все воинские внеплановые перевозки, совершаемые на основании существующих правил о перевозках войск и воинских грузов, производятся по безденежному расчету.

Примечание 1. В изъятие п. «д» расчет за массовые людские государственные перевозки производится безденежно, согласно особых правил, устанавливаемых Народным Комиссариатом путей сообщения по соглашению с заинтересованными ведомствами.

Примечание 2. Правила проезда в вагонах специального назначения (б. Международного о-ва) и правила бесплатного проезда рабочих, служащих транспорта по ж.-д. и водным путям остаются в силе.

Примечание 3. За устанавливаемую распоряжением Совета Труда и Обороны или Высшим Советом по Перевозкам ускоренную против нормальной доставку военных или продовольственных грузов дополнительной платы не взыскивается.

Примечание 4. Всякие другие изъятия из ст. 3-й устанавливаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

4. Установить нижеследующий порядок финансирования и распоряжения денежными средствами Народного Комиссариата Путей Сообщения:

а) За исключением предусмотренных в государственной росписи РСФСР прямых доходов по смете Народного Комиссариата Путей Сообщения, подлежащих взносу в доход казны в сроки, устанавливаемые по соглашению На-

родного Комиссариата Путей Сообщения и Народного Комиссариата Финансов, все суммы денежной выручки полностью поступают в распоряжение Народного Комиссариата Путей Сообщения для осуществления дополнительного перевозочного плана, финансирования вспомогательных предприятий, подсобных транспорту и т. п. операций.

б) Народный Комиссариат Путей Сообщения имеет право кредитоваться в Государственном Банке на условиях и по соглашению с Правлением Государственного Банка.

в) Все денежные поступления, получаемые Народным Комиссариатом Путей Сообщения в порядке применения настоящего декрета, зачисляются распоряжением Народного Комиссариата Путей Сообщения и его местных органов на текущие или условные текущие счета в органах Государственного Банка

г) Порядок расходования образуемых таким образом денежных средств устанавливается Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

5. Возложить на Народный Комиссариат Путей Сообщения денежную ответственность за утрату, повреждение, порчу и недостачу багажа и грузов, последовавшие в течение времени от заключения договора на перевозку до момента выдачи груза.

Примечание. Порядок и правила осуществления этой ответственности должны быть предусмотрены в Общем Уставе Российских ж. д. и водных путей.

6. В связи с установлением упомянутой в статье 5-й ответственности Народному Комиссариату Путей Сообщения установить, как общее правило для всех отправителей, объявление ценности сдаваемых к перевозке багажа и грузов с уплатой органам Народного Комиссарита Путей Сообщения особой страховой премии.

Примечание 1. Суммы, образующиеся от взимания этой премии, обращаются на удовлетворение претензий отправителей за утрату, повреждения, порчу и недостачу багажа и грузов и на выдачу особых премий агентам транспорта за целость и сохранность багажа и грузов, принятых к перевозке; в случае недостаточности сумм полученных премий для уплаты по претензиям отправителей багажа и грузов, разница покрывается за счет средств Народного Комиссариата Путей Сообщения.

Примечание 2. Размер премии и порядок ее взимания устанавливаются Тарифным Комитетом при Народном Комиссариате Путей Сообщения и утверждаются Советом Труда и Обороны.

7. Предоставить Народному Комиссариату Путей Сообщения право организации всякого рода вспомогательных операций на началах хозяйственно-коммерческого расчета: экспедиционных, судо-складочных, комиссионных и т. п.

8. Снабжение транспорта материальными ресурсами производить на следующих основаниях:

а) из Государственного фонда в порядке планового снабжения.

Примечание. Расчет за получаемое в этом порядке снабжение в пределах плановых обязательств подлежащих ведомств производится на основании декрета от 4 октября 1921 года о расчетных операциях (Собр. Узак. 1921 г. № 68, ст. 530): сверхплановое снабжение Народного Комиссариата Путей Сообщения материальными ресурсами оплачивается им наличными деньгами.

б) Путем заготовки потребных материалов средствами самого Народного Комиссариата Путей Сообщения, организуя соответственные вспомогательные предприятия или приобретая на вольном рынке продукты от объединений, кустарей, артелей и частных лиц.

в) Путем передачи заказов и заключения договоров непосредственно с заводами, вырабатывающими предметы снабжения транспорта, порядком, устанавливаемым Высшим Советом Народного Хозяйства.

г) При выполнении планового государственного распределения материальных ресурсов производящих ведомств, предметы, отпускаемые на надобности Народного Комиссариата Путей Сообщения, в случае перевозки их по путям

сообщения, должны быть отправляемы по адресу Народного Комиссариата Путей Сообщения, а не по адресу распределяющего ведомства.

д) Народному Комиссариату Путей Сообщения предоставляется право для удовлетворения своих материальных потребностей эксплоатировать на принципах комбинатов вспомогательные предприятия хозяйственного значения.

е) Народному Комиссариату Путей Сообщения предоставляется право на преимущественное долевое участие и использование для усиления своих денежных и материальных ресурсов всякого рода лома, находящегося в складах и мастерских Народного Комиссариата Путей Сообщения.

9. Воспретить переадресовки кем бы то ни было частных и ведомственных грузов, перевозимых по путям сообщения иначе, как в порядке правил, издаваемых Высшим Советом по Перевозкам в развитие соответствующих статей Общего Устава ж. д. и декретов о речном и морском транспорте.

Примечание. За распределительными базами Народного Комиссариата Продовольствия сохраняется право на переадресовку, применительно к декрету Совета Народных Комиссаров от 21 января 1920 года и инструкции от 7 февраля 1920 года.

10. Установить, что запрещение на вывоз, ввоз или перевозки всяких грузов являются обязательными для транспорта только в том случае, если они изданы центральными органами подлежащих ведомств и преподаны к руководству транспорту через Органы Народного Комиссариата Путей Сообщения.

11. Поручить Народному Комиссариату Путей Сообщения, Всероссийскому Центральному Совету Профессиональных Союзов и Центральному Комитету Транспортных Рабочих разработать вопрос о материальном обеспечении работников транспорта путем создания прямой материальной заинтересованности как высших, так и низших агентов транспорта в результате их работы.

12. Ввиду необходимости достигнуть наибольшей согласованности в работе местных экономических органов и транспорта, обязать Экономические Совещания оказывать всемерное содействие органам транспорта при выполнении ими производственных заданий.

Настоящее постановление ввести в действие с 1 февраля 1922 года.

16 января 1922 г.

О МЕРАХ К УПОРЯДОЧЕНИЮ РАБОТ УГОЛЬНЫХ ДОРОГ ДОНЕЦКОГО БАССЕЙНА

(Постановление Совета Труда и Обороны)

Совет Труда и Обороны постановил:

1. Признать необходимым упорядочить подачу, погрузку, счет погруженных и поданных вагонов, выяснение этого вопроса поручить комиссии, имеющей выехать в Донецкий бассейн.

2. Считать необходимым увеличить в дальнейшем погрузку вагонов, доводя ее до 1200 вагонов в день.

3. Признать необходимым ускорить оборот вагонов, доведя его до нормального.

4. Принимая во внимание недоснабжение железных дорог продовольствием по плану не выше 50% и необходимости исполнения плана полностью, признать необходимым снабжать железнодорожных рабочих и служащих угольных дорог Донецкого бассейна наравне с соответствующими категориями рабочих и служащих угольных предприятий.

5. Считая необходимым обеспечение железных дорог Донецкого бассейна, включая и выходные 100% топлива, поручить Главному Управлению по Топливу проверить исполнение погрузки в адрес этих дорог.

6. Признать желательным снабжать железные дороги углем с определенных рудников. Окончательное выяснение вопроса поручить выездной комиссии.

7. Признать необходимым снабжение железных дорог Донецкого бассейна вместе с выходными дорогами всеми необходимыми материалами на 100% с тем, чтобы большая часть этих материалов шла с Украины.

8. Признать систему топливных маршрутов неправильной и вредящей в общем делу вывоза угля из Донецкого бассейна, но при нынешних условиях невозможным отказаться от топливных маршрутов, считая, что упразднение топливных маршрутов должно итти по мере увеличения вывоза угля из Донецкого бассейна регулярным порядком. В отношении движения топливных маршрутов в нынешних условиях считать необходимым упорядочить движение маршрутов в пределах Донецкого бассейна, причем соответствующие конкретные мероприятия поручить провести на месте.

9. Признать необходимым при составлении плана топливоснабжения сводить пробеги топлива к минимуму, придерживаясь радиусов действия топлива.

10. Поручить Народному Комиссариату Путей Сообщения, Главному Управлению по Топливу и Народному Комиссариату Почт и Телеграфов выработать в недельный срок проект установления телеграфной и телефонной связи в пределах Донецкого бассейна, а также связи Донецкого бассейна с Москвой. Осуществление установления связи должно быть закончено в течение 2 месяцев.

11. Признать необходимым ускорить организацию установленного Высшим Советом по Перевозкам в Донецком бассейне угольного Бюро в составе представителей: Народного Комиссариата Путей Сообщения, Донецкого Топливного Комитета, Украинского Топливного Комитета и Донецких дорог и Центрального Правления Каменноугольной Промышленности с включением представителя Рабоче-Крестьянской Инспекции, в целях согласования по погрузке угля, подаче вагонов и по вывозу, а также и контроля за погрузкой угля.

Инструкцию Бюро составить совместно Главному Управлению по Топливу и Народному Комиссариату Путей Сообщения, каковую провести через Высший Совет по Перевозкам в недельный срок.

Пребывание Бюро в Бахмуте.

12. Предложить Народному Комиссариату Путей Сообщения подробно выяснить вопрос о возможности объединения всех дорог, обслуживающих Донецкий бассейн в административном отношении. Доклад об этом сделать в Совет Труда и Обороны через две недели.

13. Признать необходимым в 3-дневный срок выслать в Донецкий бассейн комиссию из представителей Народного Комиссариата Путей Сообщения, Главного Управления по Топливу и Рабоче-Крестьянской Инспекции под председательством представителя Народного Комиссариата Путей Сообщения, со всеми необходимыми полномочиями от Совета Труда и Обороны для принятия всех необходимых мер к увеличению погрузки и вывозки угля из Донецкого бассейна и проведения в жизнь настоящего постановления.

Зам. Председателя Совета Труда и Обороны

18 февраля 1922 г.

А. Цюрупа

О ПРИНЯТИИ СРОЧНЫХ МЕР ДЛЯ ПРОДВИЖЕНИЯ НАХОДЯЩЕГОСЯ УЖЕ НА КОЛЕСАХ ХЛЕБА

(Постановление Совета Труда и Обороны)

Ввиду исключительно тяжелого положения, создавшегося с выполнением государственного плана снабжения на февраль месяц, Совет Труда и Обороны постановляет:

1. Обязать Высший Совет по Перевозкам и Народный Комиссариат Путей Сообщения принять немедленно срочные меры, необходимые для продвижения находящегося уже на колесах хлеба в адреса Распределительных баз Народного Комиссариата Продовольствия, а также и хлеба, имеющего быть погруженным до 20 февраля с тем, чтобы этим грузам была предоставлена максимальная скорость и без вреда для перевозки семенных грузов они были бы доставлены на места.

2. Обязать Народный Комиссариат Путей Сообщения отправку хлеба из внутренних губерний по боевому заданию Народного Комиссариата Продовольствия в количестве до двух миллионов пудов произвести с расчетом прибытия хлеба к местам назначения в течение февраля месяца.

3. Народному Комиссариату Продовольствия предоставить право использовать для нужд государственного снабжения поступающий из-за границы

хлеб для оборотного фонда Народного Комиссариата Высшей Торговли, с последующим возмещением его Народному Комиссариату Внешней Торговли из хлеба государственной заготовки Народного Комиссариата Внешней Торговли, предполагаемого к поступлению из-за границы, порядок и сроки возмещения установить Народному Комиссариату Продовольствия по соглашению с Народным Комиссариатом Внешней Торговли в течение 2 дней. В случае разногласий — вопрос поставить в Совете Труда и Обороны в пятницу, 17 февраля.

4. Народному Комиссариату Продовольствия, в целях ускорения вывоза из портов заграничных грузов и содействия продвижению путем заинтересования потребителей — давать заграничному хлебу твердое целевое назначение, в первую очередь железнодорожникам и другим важнейшим ударным группам потребителей.

5. Срочной телеграммой от имени Совета Труда и Обороны обязать тов. Дзержинского дать необходимые распоряжения органам Народного Комиссариата Путей Сообщения и Народного Комиссариата Продовольствия и Сибири о ведении погрузки семенного зерна в счет вывозного наряда в 4200 тыс. пуд. с таким расчетом, чтобы в день грузилось не более 50 000 пудов семенного зерна и максимально была усилена погрузка продовольственного хлеба Народному Комиссариату Продовольствия без ущерба для погрузки продовольствия в голодающие губернии для Комиссии Помощи Голодающим. Конечным сроком погрузки семенного зерна в счет плана 4200 тыс. пудов из Сибири считать 5 марта.

Зам. Председателя Совета Труда и Обороны

18 февраля 1922 г. А. Цюрупа

О ПЕРЕДАЧЕ В ЭКСПЛОАТАЦИЮ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ НЕКОТОРЫХ РУДНИКОВ И УГЛЕНОСНЫХ ПЛОЩАДЕЙ В ДОНЕЦКОМ БАССЕЙНЕ

(Постановление Совета Труда и Обороны)

В целях усиления добычи угля для обеспечения нужд транспорта, Совет Труда и Обороны постановляет:

1. Передать в эксплотацию Народного Комиссариата Путей Сообщения некоторые рудники и угленосные площади в Донецком бассейне, предоставив Главному Управлению по топливу и Народному Комиссариату Путей Сообщения в трехнедельный срок определить соответствующие подлежащие передаче предприятия с последующим отводом их на месте.

2. Передачу установленных в п. 1 сего постановления предприятий произвести со всеми имеющимися в них оборудованиями на началах аренды и на условиях по соглашению Народного Комиссариата Путей Сообщения и Главного Управления по топливу, заключенному в двухнедельный срок по определении отводимых участков и предприятий.

3. Обязать Народный Комиссариат Путей Сообщения производить эксплоатацию рудников, согласно плана восстановления рудников Донецкого бассейна и под непосредственным контролем Главного Управления по топливу.

4. Обязать Главное Управление по топливу на передаваемых Народному Комиссариату Путей Сообщения рудниках производить все виды материального и технического снабжения согласно плановых назначений до момента оформления актов передачи, с таким расчетом, чтобы не имели место перебои в работе при выполнении задания по добыче.

5. Обязать Народный Комиссариат Путей Сообщения и Главное Управление по топливу засчитывать в счет планового снабжения дорог уголь, добытый на арендуемых Народным Комиссариатом Путей Сообщения предприятиях на тех же основаниях применительно к категории рудников и сортам углей, на каких засчитывается в план снабжения дорог уголь, добытый на рудниках Управления государственной каменноугольной промышленности.

6. Для эксплоатации переданных в аренду рудников Народный Комиссариат Путей Сообщения образует как юридическое лицо общество из Народного Комиссариата Путей Сообщения и правлений железных дорог, на имя которого в Государственный Банк Народный Комиссариат Путей Сообщения вно-

сит капитал, необходимый для работ по устройству и эксплоатации этих рудников, согласно сметы, согласованной с Главным Управлением по топливу.

7. Народный Комиссариат Путей Сообщения для расходов на эксплоатацию переданных ему рудников не получает средства из ресурсов, отпускаемых государством для топливной промышленности.

8. Добытый уголь или антрацит из переданных рудников должен употребляться исключительно для прямых надобностей Народного Комиссариата Путей Сообщения. Продажа этого угля и антрацита и всякого рода коммерческие сделки с ним допускаются не иначе, как с ведома и согласия Главного Управления по топливу.

18 апреля 1923 г.

ЭКОНОМНОЕ И ДОХОДНОЕ ВЕДЕНИЕ ХОЗЯЙСТВА ТРАНСПОРТА ОДИН ИЗ ПУТЕЙ ОЗДОРОВЛЕНИЯ БЮДЖЕТА И ЛИКВИДАЦИИ ДЕФИЦИТА

(Из постановления одиннадцатого съезда РКП(б) «О финансовой политике»)

1. В условиях старой экономической политики экономические ресурсы Советского государства были в то же время непосредственно и его финансовыми ресурсами; как снабжение рабочих, служащих и армии, так и обеспечение государственной промышленности сырьем, полуфабрикатами и пр. материалами происходило в натуральной форме; соответственно этому финансовая политика исчерпывалась вопросами распределения денежных знаков, совершенно второстепенное значение которых определялось крайне узкими пределами рыночного оборота.

2. В новых условиях обеспечение Советским государством потребностей, как государственного администрирования, так и государственного хозяйствования, лишь частично и во все более суживающемся масштабе происходит в форме непосредственного натурального снабжения (или непосредственной передвижки материальных ценностей) и все более происходит через посредство рынка, т. е. через посредство денег.

3. Полная ликвидация натурального государственного хозяйства возможна только при таком урегулировании отношений государства и рынка (мелкобуржуазного и частно-капиталистического), которое обеспечивало бы устойчивое и надежное функционирование снабжения (сырьем, материалами и продовольствием) государственной промышленности, армии и администрации через механизм денежного обращения. Для этого необходима стабилизация цен и прекращение обесценения денежных знаков. Прекращение обесценения денежных знаков и стабилизация цен возможны лишь на основе упорядочения всей финансовой системы государства, в частности, установления реального бюджета, сведения последнего без дефицита и увеличения товарообмена в стране.

Увеличение товарообмена в стране должно происходить как путем поднятия производства и усиления работы транспорта, так и путем расширения сферы денежного обращения за счет сокращения натуральной части государственного хозяйства и усиления товарного характера крестьянского хозяйства...

...11. Одновременно с упорядочением государственного финансирования промышленности и торговли необходима жесткая урезка административного аппарата, сокращение числа правительственных учреждений в центре и на местах, отнесение ряда расходов на местный бюджет, изгнание из государственного бюджета всех расходов, которые не связаны с непосредственным поддержанием существования пролетарского государства. Повсюду сокращение количественное, с заменой повышением качественным, не допуская отрыва выплаты заработной платы от управления производством.

12. Вместе с тем, по отношению к рабочим и служащим государственных предприятий (фабрик, заводов, транспорта и т. д.) и учреждений, оставленных на государственном снабжении, Советское государство должно проводить политику предохранения всеми мерами реальной заработной платы от понижения. Задачей партии и профсоюзов является борьба за то, чтобы отпускаемые рабочим и служащим на заработную плату средства не задерживались выплатой

и не обращались хозяйственными и административными органами на другие нужды. В то же время необходима решительная борьба с нерациональным распределением ресурсов государственными учреждениями в смысле слишком больших затрат на центральные аппараты управления за счет предприятий и низших учреждений...

...17. Развитие доходов от государственной промышленности, транспорта и торговли, сельскохозяйственных и лесных владений, от эксплуатации недр, развитие концессионных доходов и арендных поступлений может и должно стать одним из путей оздоровления бюджета и ликвидации дефицита; при этом надо иметь в виду, что превращение государственных предприятий из убыточных в доходные требует беспощадной борьбы с бесхозяйственностью, безотчетностью и коммерческой безграмотностью, что члены партии должны учиться экономному и доходному ведению хозяйства и неуклонно выдвигать и создавать кадр промышленных и торговых руководителей из среды рабочих.

27 марта — 2 апреля 1922 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 434, 435, 436,
Партиздат, 1936 г.

ОБ УПРАЗДНЕНИИ ИНСТИТУТА КОМИССАРОВ НА ТРАНСПОРТЕ
(Декрет ВЦИК)

Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет отмечает всю героическую работу, выполненную комиссарским составом на транспорте в наиболее тяжелые дни для Республики — дни голода, белогвардейских заговоров и войны, протекавшей главным образом на путях сообщения в условиях тяжелой разрухи транспорта, оставленной в наследство империалистической войной.

Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет объявляет благодарность Рабоче-Крестьянской Республики комиссарскому составу — героям транспорта, вынесшим на себе, совместно с честными к советской власти специалистами, всю тяжесть работ на транспорте в течение первых лет революции и содействовавшими в величайшей мере победам на всех военных фронтах.

Вместе с тем Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет, отмечая рост кадров красных специалистов, способных стать у руля управления, укрепление политической мощи Республики, привлекшей на ее сторону многих и многих специалистов, и, в связи с этим, перенесение центра тяжести борьбы из области политической в область экономическую, считает своевременным и постановляет комиссарский аппарат на транспорте — упразднить.

Для всестороннего развития и усиления хозяйственно-экономической работы на транспорте, создать на дорогах институт уполномоченных Народного Комиссариата Путей Сообщения: надзор за политическим состоянием транспорта осуществлять Народному Комиссару Путей Сообщения в центре через учреждаемый для сего Политический Секретариат, на местах — через уполномоченного Народного Комиссариата Путей Сообщения. Порядок ликвидации института Комиссаров и организации аппарата уполномоченного Народного Комиссариата Путей Сообщения и Политического Секретариата установить Народному Комиссару Путей Сообщения в двухнедельный срок.

Председатель Всерос. Центр. Исполнительного Комитета Советов М. Калинин

20 апреля 1922 г.

ОБ ОСНОВНЫХ ЗАДАЧАХ УПОЛНАРКОМПУТЬ И ПРЕДСЕДАТЕЛЕЙ ПРАВЛЕНИЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
(УЦО и УЦД сети)

В связи с новой экономполитикой, в распоряжении государства оказались строго ограниченные источники средств: денежное и натуральное налоговое обложение, эмиссия и продукция национализированной промышленности.

Налоги прямые и косвенные дали государству за первые четыре месяца 1922 года несколько менее 1½ триллиона рублей; продналог за истекшую кампанию 1921—22 гг. всего 140 милл. пудов хлеба, против намеченных — 228.

Эмиссия не может превзойти своих настоящих размеров, т. к. всякое ее

увеличение неминуемо вызывает падение покупательной силы денег и лишает его всякого смысла.

Продукция государственных предприятий в части ее, учитывающейся Наркомфином, дала за первые 4 месяца 1922 года около 7,5 триллионов рублей.

Лучше всего бедность государственных средств определена в письме Наркомфина, ответившего на просьбу НКПС о срочном ассигновании необходимых кредитов на неотложные восстановительные работы:

«В кассы НКПС поступает доходов на сумму большую, чем все доходы Государственного Казначейства».

Материальные ресурсы государственной промышленности все в меньшем размере поступают в распоряжение государства, т. к. недостаток государственных ассигнований для оборотных средств заставляет переведенную на хозяйственный расчет промышленность все большую часть своей продукции обращать в оборотный капитал и, отказываясь от возмещения расходов по амортизации, расходовать капитал основной.

Поэтому наряды центральных учреждений на продукцию государственной промышленности остаются в громадном % простой бумагой.

Денежное обращение вытесняет другие формы товарооборота, но не может обслужить нужды государственного обмена из-за недостатка денег, усиливающегося по мере их обесценивания.

Величайший недостаток оборотных средств промышленности может быть более или менее скоро ликвидирован только притоком средств извне, путем привлечения иностранного капитала и усиленным привлечением ресурсов, имеющихся в стране у крестьянства, и той части промышленности и торговли, которая находится в руках частных лиц.

Отвергая привлечение иностранного капитала непосредственно к эксплоатации транспорта, в силу политической опасности этого шага, мы тем самым переносим основной удар на привлечение к транспорту местных средств Республики, используя их путем перевозки грузов как частных, так и принадлежащих предприятиям, получившим приток оборотных средств из-за границы.

Задача эта является не только транспортной, но и общегосударственной, поскольку истощение запасов и ограниченный приток средств в государственную казну делает вопрос средств вопросом жизни и смерти пролетарского государства.

Вместе с тем, величайшая нищета государственных ресурсов должна заставить каждого работника удесятерить свое внимание и изобретательность в деле экономного расходования скудных средств.

Это положение определяет и задачи центра и задачи его уполномоченных на местах — в округах и на дорогах.

Общие задачи по связи с местной промышленностью

Непосредственная связь транспорта со всеми остальными отраслями промышленности требует от работников транспорта в первую очередь отказа от узкой ведомственности: Уполнаркомпуть, руководитель транспортной политики на месте, должен учитывать обязательно интересы всех отраслей промышленной и политической жизни, т. к. никакое восстановление транспорта немыслимо без общего подъема по всей промышленности.

Централизм и главкизм предыдущего периода советского строительства привел к полному отрыву отдельных отраслей промышленности друг от друга на местах, и в то время, как рядом декретов и положений, определяющих децентрализацию управления промышленностью и увязку отдельных видов ее в областном масштабе, почти все виды индустрии оказались увязанными с местной экономической и политической жизнью, транспорт дольше всех оставался централизованным и потому изолированным.

Это положение заставляло местные органы и экономические, и политические относиться к транспорту, как к чуждому и нередко враждебному ведомству, на каждое обращение отвечающему отказом со ссылкой на центральные распоряжения, но в то же время постоянно требующему для себя разнообразной помощи от местных органов.

Изжить это явление возможно лишь теперь при предоставлении местным управлениям права свободно распоряжаться всей наличной провозной способностью транспорта, остающейся после выполнения государственного плана перевозок и обслуживать ею нужды местных органов промышленности и власти.

Основной задачей Уполнаркомпуть в своей хозяйственной политике является увязка вопросов снабжения транспорта с интересами местной промышленности и путем надлежащего распределения перевозочных средств. Теснейшая связь с экономическими органами и преодоление постоянного страха вмешательства и контроля областных и губернских ЭКОСО и изживания стремления поставить себя вне всякой зависимости от них совершенно необходимо для выполнения этой громадной и всесторонней экономической работы Уполнаркомпуть.

Эту работу по сближению и увязке транспорта с остальной хозяйственной жизнью может самым действительным образом выполнить лишь организация Правлений дорог, согласно утвержденного СТО 31 мая положения.

Каждый Уполнаркомпуть, сталкиваясь в процессе своей работы с промышленными органами и предприятиями своего района, может и должен расценить, какие из них более всего нуждаются в транспортных услугах и могут в свою очередь помочь транспорту в развитии его эксплоатационной работы и наметить те отрасли народного хозяйства, которые должны быть представлены в Правлении дороги: каждый член Правления должен получить возможность непосредственно влиять на улучшение эксплоатации транспортных средств, улучшения снабжения транспорта, работая по его организации и становясь целиком ответственным и административно и по суду за состояние своей дороги.

Форма правления дает возможность наиболее полной и совершенной увязки транспорта и промышленности; создание Правлений в процессе деловой экономической работы Уполнаркомпуть гарантирует их жизненность.

Совместная координированная работа руководителей транспорта и промышленности, отказ от ведомственной разобщенности дают возможность выйти из невероятно тяжелого положения, в котором и транспорт и промышленность оказались в результате отсутствия оборотных средств, обусловленных нищетой и разорением пролетарского государства.

Экономия средств

Основной мерой к приведению в соответствие со скудными средствами государства размеров национализированной промышленности явилось сокращение числа предприятий, состоящих на государственном снабжении с передачей снимаемых со снабжения предприятий в аренду или закрытием их.

По отношению к железным дорогам эта мера в полном объеме неприменима. Сдача в аренду магистралей ведет за собой потерю политического и экономического влияния на жизнь целых областей, а потому аренда может быть применена лишь к подъездным путям и ветвям частного значения. Закрытие дорог обозначает их полное уничтожение, что пресечет возможность всякого подъема промышленности или же является условным, так как требует непроизводительной траты на содержание значительных кадров охраны.

Применение означенной выше меры к транспорту нашло свое выражение в делении дорог на три категории, каковое должно служить ориентировочным планом для НКПС в деле снабжения дорог и сосредоточения на них перевозок. Деление это не совпадает с административным делением сети и тем самым главная работа по осуществлению свертывания производства перелагается на Уполнаркомпуть и местные управления.

В первую очередь необходимо провести сокращение расходов на рабочую силу, составляющих в настоящее время наибольшую расходную статью в транспортной смете; оно может быть достигнуто, во-первых, доведением штатов до норм довоенного времени путем увольнения лишних людей, во-вторых, сокращением штатов в соответствии с сократившейся во много раз против довоенных норм работой дорог до действительной потребности путем применения методов упрощенной эксплоатации, закрытием ночного движения и уплотнением работ.

В целях уплотнения в особенности на линиях 2 и 3 категорий, должно быть уменьшено число участков пути, телеграфа и пр., удлинены участки тяги; каждый работник на линиях с малым размером движения должен быть загружен до пределов полного 8-часового рабочего дня путем возможного совмещения работ.

Эта задача является тем более существенной, что помогает довести до надлежащих размеров снабжение остающихся рабочих.

В области снабжения материалами, топливом и денежными средствами категорийность, корректируемая местными данными коммерческой и эксплоатационной работы, должна служить критерием для распределения. Ненужные для дороги участки могут вовсе сниматься Уполнаркомпуть со снабжения и переводиться по соглашению с местными хозорганами на содержание исключительно за счет местных коммерческих перевозок.

Помимо этих общих мер Уполнаркомпуть необходимо заботиться о сокращении издержек самого производства.

Пережоги топлива — зло, с которым НКПС совершенно безуспешно пытался бороться из центра в течение последних лет, — могут исчезнуть при соответствующем неослабном наблюдении за их недопущением на месте и применении всякого рода поощрительных и карательных мер.

Точное определение норм и расходование материалов по ним и строгая отчетность — вторая задача Уполнаркомпуть в этом направлении наряду с организацией охраны топлива и материалов.

Для осуществления наблюдения за издержками производства и наведением максимальной экономии нужно иметь для каждого месяца практическую производственную программу, перечень важнейших работ со сроками их календарного исполнения и соответствующей сметой, позволяющей ориентироваться при распределении денежных средств. Одним из худших последствий централизации управления транспортом в современных условиях хозяйственной жизни явилось полное отсутствие инициативы местных управлений в деле хозяйственного расчета. Сметы НКПС составлялись не на основе действительных смет дорог, а на основании весьма шатких статистических данных и эксплоатационных измерителей, выведенных из них.

Провести соответствующую реформу сметных порядков можно только при условии работы мест в этом направлении. Предварительной работой в этом направлении должен быть учет имущества дороги и проверка произведенных уже работ по учету.

Для определения возможного размера доходов необходим точный учет расходов. Организация службы сборов по дорогам утверждена и Уполнаркомпуть должен принять все меры к ее скорейшему осуществлению и надлежащему подбору сотрудников. Вместе с тем, необходимо учесть в первую очередь себестоимость перевозок, основу для всех расчетов и подведения баланса.

Нищета государственных ресурсов заставляет большую часть расходов покрывать за счет выручки дорог; чем дальше развивается денежное обращение, тем большую роль ей суждено играть в хозяйстве дороги. Накопляющиеся вследствие этого деньги в кассе Управлений не должны задерживаться; необходимый резерв должен вноситься на текущие процентные счета Госбанка.

Исключительное значение для правильного учета доходов и расходов получает правильная постановка финансового и бухгалтерского дела на дорогах. За организацию ее, обеспечивающую полную и точную отчетность, позволяющую своевременно обратить внимание на регулирование притока и расхода средств и своевременно и точно оплачивать работу дорог, Уполнаркомпуть должен взяться в первую очередь; нужно помнить, что учет финансов дороги есть и учет финансов страны, а успешность финансовой деятельности дорог, немыслимая без точного учета, есть залог восстановления всего хозяйства Республики.

Программой для изыскания мер к максимальной экономии должно служить положение — **расходы дороги должны соответствовать ее ресурсам**; нельзя рассчитывать на центр, нужно строить программы по своим средствам и известным дороге сметным ассигнованиям государства.

Увеличение доходности

Общим принципом для увеличения доходности дорог должно явиться увеличение и улучшение их эксплоатационной работы.

Расширение коммерческих перевозок до пределов технических возможностей — существеннейшая задача Уполнаркомпуть.

Это расширение возможно лишь при условии надлежащего знакомства с экономическими условиями местности и связи с промышленными предприятиями, что одновременно может обеспечить и привлечение грузов и наиболее выгодную их перевозку.

Работа предприятий дороги и коммерческие и финансовые операции должны служить подспорьем этой основной работе, обусловливающей и восстановление и развитие транспорта.

Для привлечения грузов с хозяйственными органами и промышленными предприятиями могут и должны заключаться соглашения и договоры на отдельные перевозки, обеспечивающие за ними всякого рода удобства, компенсируемые соответствующей оплатой, денежной или натурной.

Одним из важнейших условий привлечения грузов является обеспечение их сохранности; организация охраны грузов должна быть взята под особое наблюдение. Весьма важным делом в этой организации является возложение материальной и по суду ответственности на станционных агентов; на этом принципе построена теперешняя система охраны и его следует всячески развивать, применительно к условиям работы дороги.

Выделение дорог в самостоятельные хозяйственные единицы с закреплением за ними не только прочего инвентаря, но и вагонного и паровозного парка с восстановлением расчета между дорогами за ремонт подвижного состава требует от дорог уже сейчас усиленного развития их хозяйственной деятельности, а, следовательно, и приобретения соответствующего оборотного капитала.

Необходимо теснейшим образом связаться с банковскими организациями для получения от них дополнительных средств к сметным ассигнованиям, в особенности для подсобных предприятий.

Для возможного получения средств от гос. предприятий возможно открывать им не только текущие счета, обеспеченные денежными взносами, но и встречные текущие счета (конто — корренто), в особенности для предприятий, поставляющих постоянно необходимые для дороги материалы, топливо, металлы и т. п.

При развитии коммерческой эксплоатации нужно твердо помнить, что доход транспорта от частных перевозок есть в то же время способ извлечения из страны средств для пролетарского государства и привлечение частных грузоотправителей должно быть одной из важнейших задач Уполнаркомпуть.

Общие принципы хозяйства дороги

Дорога может получать от государства только неполное возмещение за выполненную для государства работу; остальное она должна покрыть своими доходами — таково положение государственной кассы.

Поэтому при создании программы работы дороги Уполнаркомпуть должен, приняв во внимание причитающуюся ему сумму, по смете для всякой работы дороги, требующей прямого расхода, одновременно изыскать источник дохода для ее оплаты.

В особенности это положение обязательно при заключении договоров на оплату рабочей силы (тарифных соглашений) и на приобретение материалов.

Централизация воспитала в Управлениях дорог тенденцию обращаться к центру за всем необходимым, не пытаясь найти его на месте; многие начальники дорог считали себя совершенно неответственными за развал дорог, если в центр было написано соответствующее требование, не получившее удовлетворения.

В условиях новой экономполитики эта тенденция выражается в постоянных требованиях дополнительных кредитов. Управления НКПС также следуют этому требованию, не указывая источников для соответствующих ассигнований,

и в результате пролетарскому государству предъявляются счета, которые оно оплатить бессильно.

Ряд дорог заключил договоры с рабочими; договоры на поставки, далеко превосходящие наличные их ресурсы, и предъявил затем НКПС требования об их оплате из несуществующих средств центра.

Борьба с такой системой хозяйствования должна составить тяжелую, но важнейшую задачу Уполнаркомпуть и всех транспортников.

Эта задача — соразмерять свои расходы с доходами, изыскивать все средства для покрытия расходов на важнейшие работы и максимальную оплату рабочих и уменьшать эти расходы всеми, в том числе организационными мероприятиями; если же средств нет — сокращать работу, выделять главное за счет второстепенного.

Снабжение рабочих

Сокращенный штат рабочих должен быть снабжен возможно лучше; те средства, которые отпускаются далеко не в достаточных размерах, должны быть немедленно и своевременно распределены.

Контроль и руководство работой администрации и ТПО в этом отношении должны осуществляться Уполнаркомпуть особо внимательно.

Культработа

Если ресурсы государства не достаточно велики, чтобы дать необходимые оборотные средства производственным предприятиям, то тем более нищи те суммы, которые государство может уделить непроизводящим Комиссариатам, в том числе и Наркомпросу. Находящиеся на его смете учреждения или закрываются, или влачат самое жалкое существование.

Между тем для транспорта иметь достаточное количество грамотных и более квалифицированных работников — одна из существеннейших производственных задач.

Не говоря уже о профтехническом образовании, без общего образования невозможна никакая квалификация рабочих; пополнение кадров транспортников редеющих с каждым годом, становится при отсутствии школ невозможным.

В то же время транспортный пролетариат, который для преимущественно крестьянского населения Республики является проводником культуры, подвергается сейчас настоящему одичанию из-за невозможности дать молодому поколению какое бы то ни было образование.

Сохранившийся до последнего времени централизм Наркомпроса сейчас разрушен состоявшимся соглашением, и транспорт может активно притти на помощь своим работникам.

Уполнаркомпуть, являющийся Председателем Учебного Совета дороги и Округа, должен всеми мерами с Профсоюзом притти на помощь рабочим в деле просвещения.

Снабжение рабочих средствами просвещения общего и профтехнического должно быть поставлено наравне со снабжением дорог материалами.

Политработа

Основной политической работой Уполнаркомпуть является задача сплочения железнодорожников, техников-специалистов и красных спецов для совместного решения труднейших задач, стоящих перед пролетарским государством.

Средством для этого является в первую очередь повышение материального благосостояния масс, выделение из этих масс наиболее энергичных и талантливых работников беспартийных и коммунистов и их выдвижение на хозяйственную работу.

В этой работе Уполнаркомпуть должен итти рука об руку с Профсоюзами.

В отношении специалистов-техников задача Уполнаркомпуть — создание товарищеской атмосферы взаимного доверия, всемерная помощь техникам в развитии ими инициативы, создание для них благоприятных материальных и куль-

турных условий. Уполнаркомпуть и Начальник дороги должны стать неразрывно связанными частями одного механизма, чтобы сплотить революционный дух и техническую мощь воедино; спецы-коммунисты и старые специалисты в совместной работе и взаимном общении должны разрешить ту же задачу.

Общие задачи

Уполнаркомпуть является непосредственным представителем на месте.

Такое положение определяет взаимоотношения Уполнаркомпуть и соответствующих Начальников; они должны строиться так же, как в центре взаимоотношения Ц и ЦН.

Уполнаркомпуть дает делу и всем работникам транспорта свою инициативу коммуниста, борющегося за создание нового общества, дает общие директивы и указания; техник отдает свою инициативу в применении технического опыта для постройки нового хозяйства.

Это положение обязывает Уполнаркомпуть принимать участие не только в работе управления своей дороги, но — в работе самого центрального аппарата, используя для этого все данные местного опыта.

Непосредственно в работе дорог гораздо легче заметить недостатки и оплошности центрального аппарата НКПС, наметить необходимые мероприятия, и Уполнаркомпуть обязан в своих регулярных докладах и отдельных случаях делиться своим опытом с центром.

Такие вопросы, как проводимая реформа превращения НКПС из техническо-бюрократического органа в хозяйственный, деление дорог на категории и вытекающие из него последствия и мероприятия, сокращение отчетности, проводимое сейчас резко НКПС и настоятельно необходимое при сокращении штатов, тарифы денежные и натуральные, план перевозок и его децентрализация, постановка финансирования и денежной отчетности, упорядочение системы чековых расчетов, усиление ремонта паровозов и вагонов, децентрализация Управления дорогами, децентрализация и упорядочение снабжения дорог — должны и могут разрешаться при обязательном участии в этой работе Уполнаркомпуть.

Выход из тяжелейшего экономического кризиса, в котором находится пролетарское государство, может быть найден только при такой совместной и дружной работе и тесной связи всех работников транспорта, при правильном понимании ими положения государства и задач транспорта, при непосредственной увязке их со всеми хозяйственниками и в центре, и на местах.

Ц Ф. Дзержинский

13 июня 1922 г.

«Вестник путей сообщения», 1922 г., издания НКПС.

АКТИВ И ПАССИВ ПЕРВОГО ПЕРИОДА НЭПА

(Из постановления двенадцатого съезда РКП(б) «О промышленности»)

Оздоровляющее влияние новой экономической политики на хозяйственную жизнь страны бесспорно. Оно нашло свое выражение в оживлении промышленной деятельности, в росте продукции многочисленных и существенных отраслей промышленности, в повышении производительности труда и качества продуктов, в несомненном и очень значительном улучшении положения рабочих и, прежде всего — в более правильном подходе как к основным, так и к частным хозяйственным задачам, что является основной предпосылкой их действительного разрешения в будущем. Тем не менее, фактическое положение промышленности остается еще в высшей степени тяжелым. Оживление легкой промышленности, естественно объясняемое самым фактом восстановления рынка при удовлетворительном урожае, далеко не во всех предприятиях и отраслях легкой промышленности несет в себе залог правильного дальнейшего развития. Несмотря на крайнюю свою высоту, особенно по сравнению с ценами сельскохозяйственных продуктов, цены продуктов легкой промышленности далеко не всегда имеют восстановительный характер и, стало-

быть, не обеспечивают расширения производства. Повышение активности ряда трестов было достигнуто за счет запасов сырья, восстановление которых представляет ныне одну из самых важных и острых задач хозяйственной политики государства. С другой стороны, тяжелая промышленность, едва пришедшая в соприкосновение с рынком, целиком по существу зависящая от государственных заказов, нуждается для своего восстановления в крупных и правильно рассчитанных денежных вкладах государства. Это же относится в значительной мере и к железнодорожному и водному транспорту.

Таким образом, еще не достигнутая — вследствие всей совокупности условий хозяйства — здоровая регулировка цен легкой промышленности (крайняя высота их при недостижении ими зачастую восстановительного уровня) и отставание тяжелой промышленности от легкой представляют собой главный пассив первого периода нэпа, вызванный как общим состоянием хозяйства до нэпа, так и неизбежной ломкой хозяйственных отношений при переходе к нэпу. Достижение более отвечающей потребностям промышленного развития регулировки цен на основах рынка, установление более нормальных соотношений между отраслями легкой промышленности и теми отраслями промышленности и сельского хозяйства, которые поставляют ей сырье, наконец, выравнивание фронта тяжелой промышленности и легкой — таковы коренные задачи государства в области промышленной деятельности в наступившем ныне втором периоде нэпа. Задачи эти могут быть разрешены лишь при правильном соотношении рынка и плана.

17—25 апреля 1923 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 487—488, Партиздат, 1936 г.

ЗАДАЧИ И МЕТОДЫ ПЛАНОВОЙ РАБОТЫ

(Из постановления двенадцатого съезда РКП(б) «О промышленности»)

В Советской России, где главные средства промышленности и транспорта принадлежат одному владельцу — государству, активное вмешательство последнего в хозяйственную жизнь должно, по необходимости, получать плановый характер и, ввиду господствующей роли государства, как собственника и хозяина, плановое начало приобретает тем самым уже на первых порах исключительное значение.

Весь предшествующий опыт показал, однако, что план социалистического хозяйства не может быть установлен априори, теоретическим или бюрократическим путем. Действительный социалистический хозяйственный план, объемлющий все отрасли промышленности в их отношении друг к другу и взаимоотношении всей промышленности в целом с сельским хозяйством, возможен только в результате длительного подготовительного хозяйственного опыта на основах национализации, непрерывных усилий практического согласования работы разных отраслей хозяйства и правильного учета результатов.

На ближайший период задача имеет, таким образом, общедирективный и в значительной мере подготовительный характер. Она не может быть определена одной какой-либо формулой, а предполагает постоянное и бдительное приспособление руководящего хозяйственного аппарата, его основных заданий, его методов, его практики к рыночным явлениям и отношениям. Только в своем окончательном развитии плановые методы могут и должны подчинить себе рынок и тем самым упразднить его.

Отсюда совершенно ясны две опасности, связанные с применением государственных плановых методов хозяйства в ближайшую эпоху: а) при попытке опередить, путем планового вмешательства, хозяйственное развитие, заменить регулирующую работу рынка административными мероприятиями, для которых живой хозяйственный опыт еще не создал необходимой опоры, совершенно неизбежны частные или общие хозяйственные кризисы того специфического типа, какие мы наблюдали в эпоху военного коммунизма («заторы», «пробки», и пр.); б) при отставании централизованного регулирования от явно назревших потребностей в нем, мы будем иметь разрешение хозяйственных вопросов не-

экономными методами рынка и в тех случаях, когда своевременное административно-хозяйственное вмешательство могло бы достигнуть тех же результатов в более короткий срок и с меньшей затратой сил и средств.

Поскольку мы перешли к рыночным формам хозяйства, государство обязано предоставить отдельным предприятиям необходимую свободу хозяйственной деятельности на рынке, не пытаясь заменить ее административным усмотрением. Но если каждый трест для успеха своей работы должен чувствовать себя свободно ориентирующимся и несущим полноту ответственности за свою работу, то, с другой стороны, государство должно видеть в трестах и в других объединениях свои служебные органы, при помощи которых оно прощупывает рынок в целом и тем делает возможным ряд практических мероприятий, превосходящих рыночную ориентировку отдельных предприятий или объединений. Центральный хозяйственный орган может, например, сделать вывод о необходимости ликвидации отдельного треста задолго до того, как этот последний на практике убедится в безнадежности своего положения.

Взаимоотношения между легкой промышленностью и тяжелой никак не могут разрешаться только рыночным путем, ибо это фактически грозило бы в ближайшие годы разрушением тяжелой промышленности, с перспективой восстановления ее затем в результате стихийной работы рынка, но уже на основах частной собственности.

Таким образом, в отличие от капиталистических стран, область планового начала не ограничивается у нас рамками отдельных трестов или синдикатов, а распространяется на всю промышленность в целом. Мало того: государственный план должен охватывать взаимоотношения промышленности, с одной стороны, земледелия, финансов, транспорта, торговли внутренней и внешней, с другой стороны.

Другими словами, поскольку государство остается не только собственником, но и хозяйствующим субъектом в отношении большинства производительных сил промышленности и транспорта и в отношении кредитных средств, постольку плановые начала при нэпе по объему немногим отличаются от планового начала в эпоху военного коммунизма. Но оно радикальнейшим образом отличается по методам. Главкократическое администрирование сменяется хозяйственным маневрированием.

В своем административном применении плановые методы должны расширяться с чрезвычайной осторожностью, путем тщательного прощупывания почвы.

Подготовка должна состоять в хозяйственном предвидении и инструктировании соответственных органов относительно тех или других явлений, которые неизбежно или по всей вероятности возникнут в такой-то хозяйственный момент (в связи с появлением на рынке хлеба нового урожая, отливом денежных средств в деревню и пр.), с возможной конкретизацией такого предвидения по отдельным отраслям промышленности и по районам с примерными календарными директивами относительно необходимых мероприятий для использования ожидаемой ситуации.

Совершенно очевидно, что основное планирование промышленности не может быть достигнуто внутри самой промышленности, т. е. одними лишь усилиями ее руководящего административного органа — ВСНХ, а должно составлять задачу особого планового органа, стоящего над организацией промышленности и связывающего эту последнюю с финансами, транспортом и пр. Таким органом является по положению своему Госплан. Необходимо, однако, придавать Госплану более определенное положение, более твердую организацию, более ясные и бесспорные права, а особенно обязанности. Должно быть установлено в качестве незыблемого начала, что ни один общегосударственный хозяйственный вопрос не проводится в высших органах республики помимо Госплана. Этот последний, независимо от того, исходит ли инициатива от него самого или от какого-либо из ведомств, должен проанализировать новый вопрос, проект или предложение в связи со всей остальной хозяйственной работой и этим самым определить их удельный вес и значение. Необходимо решительнейшим образом отметать в центре, как и на местах, попытки ведомств и учреждений добиваться тех или иных решений обходным путем, в порядке спешности, неотложности, импровизации, рассматривая такие попытки

как проявление хозяйственной непредусмотрительности и как вреднейшие остатки административной партизанщины.

Успешность работы каждого ведомства должна оцениваться в значительной степени в зависимости от того, в какой мере оно своевременно вносит свои предположения и предложения в Госплан для их всесторонней разработки и согласования. Тем более успешность работы самого Госплана должна оцениваться с точки зрения своевременного возбуждения им хозяйственных вопросов, правильного предвидения завтрашнего дня и побуждения отдельных ведомств к своевременному сметному и практическому согласованию тех областей и отраслей их работы, которые требуют такого согласования.

Необходимо бороться через посредство Госплана с созданием всякого рода временных и случайных комиссий: исследующих, направляющих, проверяющих, подготовляющих и пр., которые являются величайшим злом нашей государственной работы. Необходимо обеспечить правильную работу через нормальные и постоянные органы. Только так возможно улучшение этих органов и развитие в них необходимой гибкости путем всестороннего их приспособления к поставленной им задаче на основе непрерывного опыта.

Не предрешая вопроса о том, понадобится ли в дальнейшем наделить руководящий плановый орган, — главный штаб государственного хозяйства, Госплан теми или другими административными правами и какими именно, представляется достаточным на ближайший период установить, что в тех случаях, когда плановое руководство требует принудительной силы, санкция на таковую должна исходить от соответственных органов центральной власти (отдельных хозяйственных комиссариатов, СТО, СНК, Президиума ВЦИК).

Выработка общехозяйственного плана, особенно в условиях экономической и культурной отсталости СССР, может итти успешно лишь постольку, поскольку отдельным хозяйственным областям предоставляется необходимая самостоятельность в разрешении хозяйственных задач, вытекающих из их естественных и производственных условий. Общесоюзная плановая работа должна состоять прежде всего в правильном учете и направлении работы отдельных областей и в органическом объединении областных планов и хозяйственных задач общесоюзного порядка в единый план СССР.

При разрешении основных хозяйственных вопросов должны полностью учитываться интересы и права национальных республик. Разрешение общеплановых задач, падающих на национальные республики, должно проводиться через соответственные их органы в постоянном и тесном согласовании работы с ними. Только таким образом будет постепенно достигнуто наиболее целесообразное распределение промышленности в соответствии с естественными условиями, источниками сырья, энергии и пр.

17—25 апреля 1923 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 488—490, Партиздат, 1936 г.

ПРЕКРАЩЕНИЕ ОПЛАТЫ ПО ПРОИЗВОЛЬНЫМ ЦЕНАМ ПОСТАВОК ТРАНСПОРТУ И ПРИВЕДЕНИЕ ТАРИФОВ В СООТВЕТСТВИЕ С ПОТРЕБНОСТЯМИ РАСШИРЕНИЯ РЫНКА, КАК УСЛОВИЕ РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

(Из постановления двенадцатого съезда РКП(б) «О промышленности»)

Необходимым условием оздоровления и развития промышленности, особенно тяжелой, является действительное упорядочение государственного бюджета в смысле его приближения к реальным государственным ресурсам и к плановому их расходованию.

Необходимо совершенно покончить, как с величайшим злом, с той вынужденной в значительной мере объективными условиями практикой, при которой не было единства и согласованности между нашими производственными планами и теми ресурсами, которые реально имелись для их выполнения. Эта практика неизбежно приводила к нарушению всякого промышленного и финансового плана и расшатывала устойчивость важнейших хозяйственных учреждений.

Совершенно те же последствия имела практика отчуждения продуктов

промышленности (топливной, металлургической, машиностроительной) в пользу государства, преимущественно транспорта и военного ведомства, бесплатно или по произвольным ценам, не покрывающим себестоимости означенных продуктов.

В случае обнаружения в дальнейшем несоответствия реальных поступлений со сметным назначением и вытекающей отсюда необходимости сокращений расходной части бюджета, таковые должны производиться не в замаскированном виде, а открыто, путем перестройки бюджета, с вытекающими отсюда определенными последствиями, в смысле планового сокращения транспорта, промышленных предприятий, армии и пр.

Съезд, однако, обращает внимание ЦК на необходимость предусмотреть при этом в полной мере интересы тяжелой индустрии (минеральное топливо и металлургия), дабы достигнутые в этих отраслях первые успехи, связанные с улучшением их финансирования за последние месяцы, были во что бы то ни стало сохранены.

Система кредитования промышленности является не только финансовой, банковской задачей, но и важнейшей частью деятельности по организации и руководству промышленностью. Необходимо поэтому, чтобы финансирование государственной промышленности было, по возможности, сосредоточено в одном кредитном учреждении, которое находилось бы в теснейшей связи с Высшим Советом Народного хозяйства.

Самым тщательным образом надлежит разрабатывать вопрос о соответствии налогов и акцизов с платежной способностью промышленности и емкостью рынка и о значении тех или других таможенных ставок на ввозные товары с точки зрения ограждения соответственных отраслей внутренней промышленности.

Равным образом необходимо согласование железнодорожных тарифов с потребностями расширения рынка (в частности вывоза на Восток).

Заграничные закупки и заказы, хотя бы и по ценам ниже внутренних, должны решительно отметаться во всех тех случаях, когда они не безусловно необходимы и когда размещение соответственного заказа внутри страны может послужить серьезным толчком к развитию соответственной отрасли нашей государственной промышленности.

Только последовательно и настойчиво проводимая система социалистического протекционизма может обеспечить в нынешний переходный период действительное развитие промышленности Советского государства, находящегося в капиталистическом окружении.

17—25 апреля 1923 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 494—495, Партиздат, 1936 г.

ОБ УДОВЛЕТВОРЕНИИ ТРАНСПОРТОМ ПОТРЕБНОСТЕЙ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

(Из постановления тринадцатой конференции РКП(б) «Об очередных задачах экономической политики»)

В результате упорной работы истекший год дал несомненные успехи в деле восстановления промышленности и транспорта и большое количество товаров, произведенных в госпромышленности, чем когда бы то ни было за время Советской власти...

Транспорт находится в таком состоянии, когда он без особых затруднений способен удовлетворять все предъявляемые к нему народным хозяйством требования. Вместе с тем необходимо констатировать ряд успехов, достигнутых в деле организации производства на фабриках и заводах и организации промышленности в целом.

16—18 января 1924 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 557, 559, Партиздат, 1936 г.

О ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЕ И ПРОФСОЮЗАХ

[Из постановления тринадцатой конференции РКП(б)]

Хозяйственные затруднения, наступившие осенью, сопровождались колебаниями в области заработной платы, а также вызвали ряд недочетов как в сроках выплаты заработной платы, так и в форме ее выплаты. Политбюро

в начале августа и пленум ЦК партии в сентябре приняли ряд решений, направленных к удержанию заработной платы от падения и к увеличению ее среди отставших в отношении зарплаты групп пролетариата (например, железнодорожников).

Партия считает, что состояние промышленности и государственного хозяйства в целом позволяет прекратить выплату зарплаты в таких формах, которые означали бы ее фактическое сокращение (суррогаты, крупные купюры), а также принять ряд решительных мер, направленных против несвоевременной выплаты заработной платы. Партия требует от всех хозяйственных органов дальнейшей борьбы со всеми этими недочетами и настаивает на том, что своевременная выплата заработной платы является первейшей обязанностью хозорганов.

Подъем промышленности и транспорта, основывающийся на героическом напряжении сил рабочего класса, должен находить свое отражение в улучшении положения рабочих. Постоянное внимание профсоюзных органов должно быть обращено на то, чтобы эти две линии — хозяйственного подъема и подъема благосостояния рабочего класса — находились в достаточном соответствии.

Процесс восстановления нашей промышленности неизбежно сопровождается количественным ростом пролетариата, его консолидацией, повышением его материального и культурного уровня. На этой почве перед профсоюзами особенно настойчиво выдвигается задача гораздо ближе стать к делу организации и руководства промышленностью.

16—18 января 1924 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 560—561, Партиздат, 1936 г.

О ВНУТРЕННЕЙ ТОРГОВЛЕ

[Из постановления тринадцатого съезда РКП(б)]

Как интересы дальнейшего развития государственной промышленности, так и интересы установления действительной экономической связи между городом и деревней требуют со стороны партии особого внимания к вопросам товарооборота в стране. Чем больше развиваются производительные силы страны, чем богаче становится СССР продуктами промышленности и сельского хозяйства, чем более вовлекается в общую хозяйственную жизнь крестьянское хозяйство,— тем большее значение приобретают вопросы товарооборота и тем настоятельнее необходимость планомерного руководства рынком со стороны советской власти.

Распыленное состояние мелкого крестьянского хозяйства делает в данный момент неизбежным обслуживание его в весьма значительной части частным торговым аппаратом. Партия, однако, опираясь на национализированную промышленность и транспорт, на государственную организацию кредита, монополию внешней торговли и государственную организацию оптовой торговли, а также на развивающуюся кооперативную сеть, должна стремиться систематически и в возрастающей степени подчинять своему руководящему влиянию весь процесс рыночного товарооборота, снабжения и распределения.

23—31 мая 1924 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 594, Партиздат, 1936 г.

О РАБОЧЕЙ КООПЕРАЦИИ

[Из постановления тринадцатого съезда РКП(б)]

Слабой стороной рабочей кооперации до сих пор является все еще недостаточный охват рабочего потребителя и слабая реализация его зарплаты, большую часть которой перехватывает частный рынок. Вот почему первейшей задачей рабочей кооперации при полной поддержке профсоюзов является добиться в ближайшее время добровольного кооперирования всех рабочих и через расширение низовой сети кооперативов и улучшение своей торговой практики добиться того, чтобы рабочий большую часть заработной платы отдавал своему кооперативу за доброкачественные и дешевые продукты потребления.

В условиях, когда еще зарплата не достигает таких размеров, чтобы полностью покрыть все потребности рабочего, кооперация может в значительной степени облегчить и улучшить материальное положение рабочих своими льготами (рабочий кредит, удешевление товаров и скидки и т. п.), тем самым борясь с различными формами закабаления и спекуляции по отношению к рабочим со стороны частной торговли. Со стороны кооперативных центров первейшее внимание в смысле организационной и материальной помощи должно быть обращено на основные рабочие районы (Донбасс, Урал, Ленинград, Баку и др.), а также и на транспортную рабочую кооперацию, которая обслуживает работников одной из важнейших отраслей хозяйства.

Особенно важное значение в деле укрепления рабочей кооперации имеет участие в ней профессиональных союзов, которые, с одной стороны, практически — посылкой работников в кооперацию и своими указаниями — должны помочь ей, а с другой, — больше, чем кто-либо, связанные с широкими беспартийными массами, могут лучше всего оказать влияние своей организационно-культурной работой в смысле наиболее полной связи всех рабочих с кооперацией.

23—31 мая 1924 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть I, стр. 599, Партиздат, 1936 г.

О ТРАНСПОРТНОЙ КООПЕРАЦИИ

[Циркулярное указание ЦК РКП(б), март 1925 г.]

Считая, что транспортная кооперация, входящая как автономная ветвь в общую систему потребительской кооперации и построенная по линейному принципу на основе экстерриториальности, наилучше приспособлена к удовлетворению нужд рабочих и служащих одной из важнейших отраслей хозяйства, каковою является транспорт, ЦК признал целесообразным сохранение самостоятельности железнодорожной кооперации и обращает внимание парторганизаций на необходимость всяческой поддержки в ее работе.

В этих целях необходимо: выдвигать для работы в органах транспортной кооперации вполне выдержанных и опытных товарищей, не подвергая вместе с тем уже работающих в ней ответственных работников частым перебросками и перемещениям на другую работу; привлекать представителей транспортной кооперации к участию в совещаниях, регулирующих вопросы торговли и кредитования, и вообще проводить, в зависимости от местных условий, другие мероприятия, способствующие организационному и хозяйственному укреплению железнодорожных потребительских обществ.

Директивы ВКП(б) по хозяйственным вопросам, стр. 234, Партиздат, 1931 г.

ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА И ЗАДАЧИ ВОСПРОИЗВОДСТВА ОСНОВНОГО КАПИТАЛА ПРОМЫШЛЕННОСТИ, ТРАНСПОРТА, СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА

[Из постановления четырнадцатой конференции РКП(б) «О кооперации»]

Переживаемый период хозяйственного строительства СССР характеризуется быстрым ростом производительных сил страны. В области хозяйственного строительства советского государства одержаны решительные успехи. Подъем сельского хозяйства и рост его товарности, быстрое развертывание крупной промышленности и улучшение работы транспорта, рост производительности труда, расширение торговых оборотов и решительный сдвиг в сторону выравнивания цен на продукты сельского хозяйства и промышленности, прекращение эмиссии и наряду с этим рост госбюджета, — таковы основные факты восстановительного процесса хозяйства СССР.

Переход к твердой валюте и успешное закрепление твердого денежного обращения открывают новую страницу в области хозяйственного строительства СССР, создавая прочную базу для дальнейшего экономического прогресса.

Основная задача партии и Советской власти состоит в дальнейшем содействии развитию производительных сил. Этот рост производительных сил будет происходить в обстановке, когда в ряде отраслей промышленности уже исчерпаны или исчерпываются возможности дальнейшего развития за счет старого основного капитала. В свою очередь рост сельского хозяйства диктует необходимость скорейшей замены трехполья многопольем и перехода к более совершенным методам сельскохозяйственного производства. Перед партией и государством стоит задача сохранения достигнутого темпа восстановления хозяйства, что должно быть обеспечено соответствующей политикой в области производства и воспроизводства основного капитала страны как в промышленности и транспорте, так и сельском хозяйстве.

27—29 апреля 1925 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 14, Партиздат, 1936 г.

РАСШИРЕНИЕ МЕТАЛЛОСНАБЖЕНИЯ — НЕОБХОДИМОЕ УСЛОВИЕ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТА

(Из постановления четырнадцатой конференции РКП(б) «О металлопромышленности»)

2. Восстановление транспорта требует на будущий операционный год значительного расширения его металлоснабжения. Во избежание задержек в этом увеличенном снабжении уже в этом полугодии необходимо принять все подготовительные меры по подготовке заводов, работающих на транспорт. Необходимо для этой цели ускорить утверждение плана металлоснабжения транспорта на будущий год.

27—29 апреля 1925 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 24, Партиздат, 1936 г.

ОБ ЭКОНОМИЧЕСКОМ НАСТУПЛЕНИИ ПРОЛЕТАРИАТА НА БАЗЕ НОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ И ПРОДВИЖЕНИИ ЭКОНОМИКИ СССР В СТОРОНУ СОЦИАЛИЗМА

(Из постановления четырнадцатого съезда ВКП(б) по отчету Центрального комитета)

В области экономического строительства съезд исходит из того, что наша страна, страна диктатуры пролетариата имеет «все необходимое для построения полного социалистического общества» (Ленин). Съезд считает, что борьба за победу социалистического строительства в СССР является основной задачей нашей партии. Отчетный год вполне доказал правильность этих положений. До захвата власти в других странах со стороны пролетариата, но при несомненной его поддержке, без так называемой «помощи» со стороны иностранного капитала и в непрерывной борьбе с частным капиталом в нашей стране, рабочий класс в союзе с основной массой крестьянства уже достиг первых серьезных успехов в социалистическом строительстве.

Истекший год был отмечен бурным ростом народного хозяйства в целом с приближением его к довоенному уровню и ростом его отдельных отраслей: промышленности, сельского хозяйства, транспорта, внешней торговли, внутренней торговли, кредитной системы и банков, государственных финансов и пр. Внутри народного хозяйства, со всем разнообразием его составных частей (натурально-крестьянское хозяйство, мелкое товарное производство, частнохозяйственный капитализм, государственный капитализм и социализм), резко повышается удельный вес социалистической промышленности, государственной и кооперативной торговли, национализированного кредита и других командных высот пролетарского государства.

Таким образом, налицо экономическое наступление пролетариата на базе новой экономической политики и продвижение экономики СССР в сторону социализма. Государственная социалистическая промышленность все более становится авангардом народного хозяйства, ведущим за собой народное хозяйство в целом.

Съезд отмечает, что эти успехи не могли быть достигнуты без активного участия широких рабочих масс в общей работе по строительству социалистической промышленности (кампании по поднятию производительности труда, производственные совещания и т. д.).

Одновременно развиваются, однако, и особые противоречия этого роста и специфические опасности и трудности, этим ростом определяемые. Сюда относятся: абсолютный рост частного капитала при относительном падении его роли, в особенности частного торгового капитала, перекидывающего свои операции на обслуживание деревни; рост кулацких хозяйств в деревне вместе с ростом диференциации этой последней; рост новой буржуазии в городах, стремящейся хозяйственно сомкнуться с торгово-капиталистическими и кулацкими хозяйствами в их борьбе за подчинение основной массы середняцких хозяйств.

Исходя из этого, съезд поручает ЦК руководствоваться в области экономической политики следующими директивами:

а) во главу угла поставить задачу всемерного обеспечения победы социалистических хозяйственных форм над частным капиталом, укрепление монополии внешней торговли, рост социалистической госпромышленности и вовлечение под ее руководством и при помощи кооперации все большей массы крестьянских хозяйств в русло социалистического строительства;

б) обеспечить за СССР экономическую самостоятельность, оберегающую СССР от превращения его в придаток капиталистического мирового хозяйства, для чего держать курс на индустриализацию страны, развитие производства средств производства и образование резервов для экономического маневрирования;

в) основываясь на решениях XIV партконференции, всемерно способствовать росту производства и товарооборота в стране;

г) использовать все ресурсы, соблюдать строжайшую экономию в расходовании государственных средств, увеличивать скорость оборота госпромышленности, торговли и кооперации для повышения темпа социалистического накопления;

д) развертывать нашу социалистическую промышленность на основе повышенного технического уровня, однако, в строгом соответствии как с емкостью рынка, так и с финансовыми возможностями государства;

е) всемерно содействовать развитию советской местной промышленности (район, округ, губерния, область, республика), всячески стимулируя местную инициативу в деле организации этой промышленности, рассчитанной на удовлетворение разнообразнейших потребностей населения вообще, крестьянства в особенности;

ж) поддерживать и толкать вперед развитие сельского хозяйства по линии повышения земледельческой культуры, развития технических культур, повышения техники земледелия (тракторизация), индустриализации сельского хозяйства, упорядочения дела землеустройства и всемерной поддержки разнообразных форм коллективизации сельского хозяйства.

18—31 декабря 1925 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 49—50, Партиздат, 1936 г.

РАЗДЕЛ IV

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРИОД БОРЬБЫ ПАРТИИ ЗА СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЮ СТРАНЫ

(1926—1929 гг.)

В борьбе за социалистическую индустриализацию страны партия преодолела за 1926—1929 годы огромные внутренние и международные трудности. Усилия партии и рабочего класса привели к победе политики социалистической индустриализации страны.

Была разрешена в основном одна из труднейших задач индустриализации — задача накопления средств для строительства тяжелой промышленности. Были заложены основы тяжелой индустрии, способной перевооружить все народное хозяйство.

Был принят первый пятилетний план социалистического строительства. Было развито огромное строительство новых заводов, совхозов, колхозов».

[История Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) Издательство ЦК ВКП(б) «Правда», 1938 г., стр. 285].

«...Основная задача пятилетки состояла в том, чтобы создать в нашей стране такую индустрию, которая была бы способна перевооружить и реорганизовать не только промышленность в целом, но и транспорт, но и сельское хозяйство — на базе социализма.

(И. Сталин. Вопросы ленинизма, X изд., стр. 485).

НЕОБХОДИМОСТЬ РАЦИОНАЛИЗАЦИИ РАБОТЫ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА, ЕГО УКРЕПЛЕНИЯ И ЛИКВИДАЦИИ НЕСООТВЕТСТВИЯ МЕЖДУ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТА И ВСЕГО НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

(Из постановления Пленума ЦК ВКП(б) 6—9 апреля 1926 г. «О хозяйственном положении и хозяйственной политике»)

Наряду с основным несоответствием в развитии сельского хозяйства и промышленности в настоящий момент наблюдается несоответствие, с одной стороны, между развитием транспорта и всего хозяйства в целом, с другой — между развитием отдельных отраслей промышленности. Транспорт в настоящее время уже стал являться тем звеном, в системе советского хозяйства, без серьезного укрепления которого невозможен дальнейший рост товарооборота в стране. Сильно отстают также от потребностей рынка и от общего темпа развития хозяйства промышленность: топливная, металлургическая и строительных материалов. Поэтому в первую очередь необходимо обеспечить наряду с упорядочением грузооборота и более бережным использованием транспортных средств на железных дорогах и водных путях такое развитие транспорта, металлургической промышленности, топливной и электрификационных работ, а также промышленности строительных материалов, которое могло бы устранить имеющиеся затруднения в обслуживании остальных отраслей хозяйства, растущего товарооборота и жилищного строительства.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 96, Партиздат, 1936 г.

О ПОВЫШЕНИИ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ И ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА В УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И НА ТРАНСПОРТЕ

(Из постановления Пленума ЦК ВКП(б) 6—9 апреля 1926 г. «О хозяйственном положении и хозяйственной политике»)

...в) в области политики заработной платы пленум ЦК, отмечая правильность принятых в начале хозяйственного года мер по общему увеличению заработной платы и последних мероприятий Политбюро (февраль 1926 г.) по поднятию зарплаты в угольной промышленности, на транспорте и для нарсвязи, предлагает на оставшуюся часть настоящего хозяйственного года руководствоваться необходимостью обеспечения достигнутого уровня заработной платы. Одновременно с этим необходимо принять решительные меры для повышения производительности труда как путем рационализации производства, в частности более полного использования оборудования, повышения квалификации рабочих, улучшения организации фабрично-заводских предприятий, так и путем уплотнения рабочего дня, усиления трудовой дисциплины, борьбы с прогулами и т. п.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 100, Партиздат, 1936 г.

О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ПРАВА ПРЕИМУЩЕСТВЕННОЙ ПОГРУЗКИ ДЛЯ НЕКОТОРЫХ ГРУЗОВ, ОТПРАВЛЯЕМЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

(Постановление Совета Труда и Обороны)

Совет Труда и Обороны постановляет:

1. Предложить Центральному Комитету по перевозкам, в отступление от порядка, установленного ст. 37 Устава железных дорог Союза ССР, установить во второй половине 1925—1926 г. право преимущественной погрузки:

а) для платформенных лесных материалов, отправляемых в Москву и Московскую губернию в адреса — Московской государственной строительной конторы Московского Совета Народного Хозяйства (Мосстроя), Сокольнической строительной конторы при Сокольническом районном совете рабочих и крестьянских депутатов (Сокстроя), Московского губернского союза жилищно-строительных кооперативных товариществ (Мосгубжилстроя), Государственного Московского треста силикатной промышленности (Моссиликата) — для кирпичных заводов, Московского Коммунального Хозяйства, Московского управления по топливу (Московтопа), акционерного общества «Мосторг» и конторы «Строитель»; в Харьков — в адрес Харьковского отдела Коммунального Хозяйства; в Среднюю Азию — в адрес Главного Хлопкового Комитета; в адрес национальных управлений водным хозяйством, а также Средне-Азиатского Управления водным хозяйством; в Донецкий бассейн, в адрес Авиатреста; для нужд нефтяной промышленности;

б) для разных строительных материалов, отправляемых в Москву и Московскую губернию в адреса — Московской государственной строительной конторы Московского Совета Народного Хозяйства (Мосстроя), Сокольнической строительной конторы при Сокольническом районном совете рабочих и крестьянских депутатов (Сокстроя), Московского Коммунального Хозяйства, акционерного общества «Мосторг» и конторы «Строитель».

Устанавливаемое настоящей статьей право преимущественной погрузки применяется лишь в отношении материалов, перевозимых названными выше организациями для строительных работ, непосредственно ими производимых.

2. Размер и порядок предоставления указанных в ст. 1 преимуществ устанавливаются Центральным Комитетом по перевозкам и проводятся в жизнь распоряжением Народного Комиссариата Путей Сообщения.

3. Установить во второй половине 1925—1926 года как на путях общего пользования, так и на частных ветвях срок на выгрузку лесоматериалов в 6 часов.

Обязать отправителей и получателей платформенных лесоматериалов производить погрузку и выгрузку этих материалов во все дни, не исключая праздников и дней отдыха.

4. Разрешить Центральному Комитету по перевозкам, по мере надобности, распространить порядок нормировки и регулировки погрузки с отступлениями от ст. 37. Устава железных дорог на другие, не поименованные в настоящем постановлении, массовые грузы.

Зам. Председателя Совета Труда и Обороны **В. Куйбышев**

22 мая 1926 г.

ОБ ОКОНЧАНИИ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО ПЕРИОДА

(Из постановления пятнадцатой конференции ВКП(б) «О хозяйственном положении страны и задачах партии»)

Под руководством ВКП(б) завершена в общем и целом огромная работа по восстановлению народного хозяйства. Восстановительный период может считаться в общих чертах законченным. Теперь народное хозяйство входит в новый период своего развития — период перестройки хозяйства на основе новой, более высокой техники.

К этому периоду закончилось собирание распыленного во время гражданской войны и интервенции пролетариата, произошло укрепление его организаций и достигнуто значительное улучшение материального положения рабочего класса.

Главнейшими итогами восстановительного процесса являются обеспечение руководящей роли командных экономических высот, находящихся в руках пролетариата, при достижении в основном довоенных размеров промышленного и сельскохозяйственного производства, железнодорожного транспорта, достижение преобладающей роли кооперации и госторговли в области товарооборота, установление твердой валюты и построение на новой основе кредитной системы.

26 октября — 3 ноября 1926 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 130—131. Партиздат, 1936 г.

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ КАК ОДИН ИЗ МЕТОДОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЧАСТНОГО КАПИТАЛА

(Из постановления пятнадцатой конференции ВКП(б) «О хозяйственном положении страны и задачах партии»)

Некоторые успехи, достигнутые на пути государственного регулирования частного капитала (экономическое регулирование на транспорте, снабжение промпродукцией лишь на строго определенных условиях, отведение частному капиталу лишь строго ограниченных областей деятельности и т. д.), свидетельствуют о том, что при лучшей постановке учета деятельности частного капитала возможно в большей степени, чем в настоящее время, подчинение его государственному регулированию.

Конференция особо подчеркивает явную недостаточность в настоящее время учета размеров частного капитала и направления его деятельности. Это отсутствие учета порождало преувеличенные исчисления частно-капиталистического накопления в отдельных отраслях хозяйства. Отсутствие учета частного капитала, при гибкости его в смысле перехода из одной сферы деятельности в другую, затрудняет практическое осуществление налоговой политики партии, основывающейся на прогрессивно-подоходном обложении, и ограничение этим путем частно-капиталистического накопления. Отсутствие же учета позволяло отдельным группам частного капитала уклоняться от обложения (группы, связанные с валютным рынком, и др.).

26 октября — 3 ноября 1926 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 140, Партиздат, 1936 г.

ОБ УСКОРЕНИИ РАЗРАБОТКИ ПЯТИЛЕТНЕГО ПЛАНА РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

(Из постановления пленума ЦК ВКП(б) 7—12 февраля 1927 г.)

...6. Обязать Политбюро ускорить разработку ориентировочного пятилетнего плана развития народного хозяйства и в частности промышленности и транс-

порта с таким расчетом, чтобы все хозяйственные планы на будущий хозяйственный год исходили из их взаимной увязки и установленных перспектив развития как отдельных отраслей хозяйства, так и районов.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 165, Партиздат, 1936 г.

О СОСТОЯНИИ ТРАНСПОРТА И ПЕРСПЕКТИВАХ ЕГО РАЗВИТИЯ

(Постановление ЦИК СССР)

Заслушав и обсудив доклад Народного Комиссара Путей Сообщения о состоянии транспорта и перспективах его развития, Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР констатирует:

Несмотря на огромное разрушение транспорта, вызванное империалистической и гражданской войнами, последний выполнил стоявшие перед ним задачи; в частности, перевозки грузов и пассажиров по железным дорогам превысили в настоящее время довоенные размеры.

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР одобряет деятельность Народного Комиссариата Путей Сообщения и признает, что такой результат мог быть достигнут лишь благодаря произведенным восстановительным работам на транспорте и исключительной самоотверженности и энергии всех трудящихся транспорта.

Вместе с тем Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР отмечает, что эти достижения вызвали максимальное использование всех наличных технических средств транспорта.

К настоящему моменту состояние транспорта характеризуется:

а) большой напряженностью всех технических средств железнодорожного транспорта;

б) чрезвычайной ограниченностью морского тоннажа и ухудшением против довоенного времени состояния ряда важнейших портов;

в) запущенностью речных путей, изношенностью речного тоннажа и уменьшением перевозок по речному транспорту по сравнению с довоенным временем;

г) недостаточной обеспеченностью страны различными видами местного транспорта и крайней изношенностью существующих шоссейных и грунтовых путей.

Дальнейшее напряжение существующих технических средств транспорта, помимо того, что оно связано с целым рядом опасностей, может лишить транспорт возможности полностью обеспечить нужды развивающегося народного хозяйства.

Лишь путем неотложного проведения необходимых мероприятий в области всех видов транспорта можно достигнуть того, что он в состоянии будет выполнить предъявляемые ему требования, вытекающие из общего развития народного хозяйства и индустриализации страны.

I

В целях обеспечения бесперебойной работы транспорта и нормального обслуживания транспортом всех потребностей развивающегося народного хозяйства, Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет:

Учитывая роль и значение транспорта в общей системе народного хозяйства, как одного из основных факторов его развития, особенно ввиду стоящих широких задач индустриализации, признать необходимым, в связи с использованием транспортом наличных технических средств, усиление капитальных вложений в транспорт и поддержание его на уровне потребностей страны.

Наряду с увеличением капитальных вложений в транспортное хозяйство, необходимо в дальнейшем принятие ряда мер к увеличению оборотных средств всех видов транспорта для того, чтобы в большей мере обеспечить его бесперебойную работу и нормальное развитие.

Проблема развития транспорта выдвигается в настоящий момент в первый ряд важнейших вопросов хозяйственного строительства, почему вопросам транспорта в ближайшие годы должно быть уделено исключительное внимание.

II

В отношении отдельных видов транспорта Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет:

По железнодорожному транспорту

1. Считать необходимым принятие неотложных мер по дальнейшему восстановлению разрушенных путей и мостов, улучшению пропускной способности железнодорожных узлов и эксплоатируемых линий, обеспечению большей безопасности движения и уменьшению себестоимости выполняемых транспортом работ.

2. Обязать Народный Комиссариат Путей Сообщения принять все меры к еще более рациональному использованию всех технических средств, материалов и рабочей силы.

3. Имея в виду сложность существующей системы управления железнодорожным транспортом, а также чрезвычайную сложность существующей на транспорте системы учета и отчетности, предложить Народному Комиссариату Путей Сообщения, согласно выдвинутым в докладе положениям, срочно разработать, а Совету Народных Комиссаров Союза ССР — рассмотреть и провести в жизнь изменение и улучшение системы управления транспортом в целях упрощения и удешевления ее, а также сокращение и упрощение системы учета и отчетности

4. Наряду с проведением вышеуказанных мер по восстановлению и улучшению работы существующей сети железных дорог, считать первоочередной задачей капитальное строительство по созданию новых железнодорожных линий в полном соответствии с развивающимися потребностями народного хозяйства страны.

По водному транспорту

1. Признавая очередной задачей всемерное увеличение участия флота Союза ССР в наших экспортно-импортных перевозках, считать необходимым увеличение государственного морского флота, как путем восстановления изношенных морских судов, так и путем постройки новых единиц.

Одновременно необходимо развить пропускную способность портов, усилить работу по восстановлению существующих портов и техническому дальнейшему их усовершенствованию, в частности путем усиления механизации погрузочно-разгрузочных работ, увеличения глубин в портах и проч.

2. Провести необходимые мероприятия по усилению использования водного транспорта и по привлечению грузов на воду путем создания благоприятствующих условий для развития грузооборота водного транспорта.

3. Предусмотреть в перспективном плане восстановления транспорта устройство перевалочных пунктов в узлах пересечения водных и железнодорожных путей, а также механизации погрузочно-разгрузочных работ на речных пристанях, в целях удешевления погрузки.

4. Учесть в планах восстановления и развития речного транспорта необходимость усиления капитальных вложений на восстановление и строительство речного флота и приведение в нормальное состояние водных путей.

5. Поставить перед Народным Комиссариатом Путей Сообщения на очередь необходимость проведения изысканий и подготовки новых водных путей как внутреннего, так и внешнего судоходства (новые морские линии, каналы и т. д.)

По местному транспорту

Принимая во внимание полное несоответствие существующей сети шоссейных и грунтовых дорог с потребностями хозяйства страны и населения, признать необходимым:

1. Поставить первоочередной задачей перед Советом Народных Комиссаров Союза ССР и перед местными органами как расширение местной сети грунтовых и шоссейных дорог, так и восстановление и техническое усовершенство-

вание существующих. Особое внимание обратить на те районы, где шоссейные и грунтовые пути являются основным и пока единственным средством сообщения, а также и на развитие подъездных путей.

2. Принять меры к усилению финансирования этого вида транспорта по линии как общегосударственного, так и местных бюджетов, с учетом значения дорог в общей экономике страны, особенностей отдельных районов, их горных рельефов и наличия в них других видов транспорта.

3. При составлении перспективных планов развития транспорта уделить строительству шоссейных и грунтовых дорог внимание, соответствующее их значению в развитии народного хозяйства.

4. Обратить внимание на расширение автотранспорта с учетом удовлетворения неотложной потребности в этом виде транспорта в народном хозяйстве, особенно в районах со слабо развитой железнодорожной сетью.

III

В целях создания необходимых условий для развития всех видов транспорта, Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет:

1. Поручить Совету Народных Комиссаров Союза ССР принять соответствующие меры к обеспечению транспорта необходимой квалифицированной силой соответственно росту его работы.

2. Признать, что необеспеченность работников транспорта жилищами, особенно в связи с предстоящим ростом транспорта, выдвигает на первую очередь усиление жилищного строительства на транспорте. В связи с этим принять все меры к изысканию необходимых для этой цели средств.

3. Принять меры к обеспечению полной согласованности в развитии деятельности железнодорожного, водного и местного транспорта и рационального распределения перевозимых по ним грузов. Одновременно обязать учреждения, организации и предприятия, пользующиеся услугами транспорта, бережно и экономно относиться к этим средствам, предъявляя к перевозке грузы в строго установленном плановом порядке.

4. В целях нормальной работы транспорта в настоящее время, а также для осуществления намеченных перспективных планов его развития, признать необходимым своевременное удовлетворение потребностей транспорта соответствующими материалами и изделиями, особенно усилив внимание удовлетворению потребностей транспорта в подвижном составе, морских и речных судах, материалах для ремонта и топливе.

5. В связи с поставленной задачей индустриализации страны и разрабатываемым перспективным планам развития народного хозяйства, в частности, промышленности и сельского хозяйства, признать необходимым соответствующее развитие транспорта и составление планов строительства транспорта, строго увязанных с планом строительства промышленности.

25 февраля 1927 г.

О БЕРЕЖНОМ И ЭКОНОМНОМ ОТНОШЕНИИ К СРЕДСТВАМ ТРАНСПОРТА

(Постановление Президиума ЦИК)

Циркулярно

3-я сессия Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР 3-го созыва по докладу Народного Комиссара Путей Сообщения, указывая на ряд мероприятий, необходимых для нормального обслуживания транспортом всех потребностей развивающегося народного хозяйства, в частности, в целях обеспечения рационального распределения перевозимых по нему грузов, обязывала все учреждения, предприятия и организации, пользующиеся услугами транспорта, бережно и экономно относиться к средствам транспорта, предъявляя к перевозке грузы в строго установленном плановом порядке.

Несмотря на то, что со времени постановления Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР прошло три месяца, все же со стороны ведомств

и учреждений проявляется недостаточно внимательное отношение к средствам транспорта. Отсутствие планового порядка перевозок у грузоотправителей, неточное выполнение этого плана при недостаточном подвижном составе затрудняет работу транспорта, вызывая встречные перевозки, несвоевременную погрузку и разгрузку, излишний простой вагонов, простой грузов в пакгаузах и складах и т. д.

Поэтому Президиум Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР обращает внимание всех государственных, кооперативных, общественных и частных учреждений, предприятий и организаций Союза ССР и союзных республик на необходимость установления ими плана перевозок и строгого проведения этого плана при предъявлении транспорту заявок на эти перевозки, равно как и на своевременную погрузку, разгрузку и выкуп грузов, в целях способствования рациональному использованию технических средств транспорта.

Совету Народных Комиссаров Союза ССР, Центральным Исполнительным Комитетам и Советам Народных Комиссаров союзных республик и органам рабоче-крестьянской инспекции предлагается иметь строгое наблюдение за выполнением учреждениями и предприятиями настоящего циркуляра.

Председатель ЦИК Союза ССР **М. Калинин**

29 мая 1927 г.

УПОРЯДОЧЕНИЕ ВСЕЙ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТА, ГЛАВНЫЙ ИСТОЧНИК УВЕЛИЧЕНИЯ ЗАТРАТ НА ЕГО УСИЛЕНИЕ

(Из постановления Объединенного пленума ЦК и ЦКК ВКП(б) 29 июля — 9 августа 1927 г. «О хозяйственных директивах по составлению контрольных цифр на 1927 — 28 г.»)

13. Считая, что задержка в развитии транспорта являлась бы угрозой действительному осуществлению индустриализации и что для предупреждения этого необходимо увеличение затрат (и в основные и в оборотные капиталы) на усиление существующей сети, постройку новых дорог, улучшение и развитие водного транспорта, пленум признает, что средства для этого должны быть найдены, в первую голову, внутри самого транспортного хозяйства путем упорядочения всей системы организации транспорта, снижения эксплуатационных расходов, повышения производительности труда и т. п. Наряду с этим пленум считает необходимым предоставление по бюджету дополнительных средств для производства капитальных работ на транспорте.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 189, Партиздат, 1936 г.

О ДИРЕКТИВАХ ПО СОСТАВЛЕНИЮ ПЯТИЛЕТНЕГО ПЛАНА НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

ИТОГИ И ПРЕДПОСЫЛКИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

[Из постановления пятнадцатого съезда ВКП(б)]

1. Итоги истекшего со дня Октябрьской революции десятилетия раскрывают огромное международное значение этой революции как составной части великого международно-революционного процесса, преображающего капиталистическое общество в общество социалистическое. Диктатура пролетариата, пролетарская национализация средств производства, транспорта, кредита, внешней торговли, национализация земли, — все эти предпосылки обусловили развитие экономики СССР на принципиально иных, социалистических началах. Принципиально иным стало социально-классовое содержание командных экономических высот, определяющих развитие всего народного хозяйства в его целом. Принципиально иным стало соотношение между городом и деревней, ибо индустрия обратилась «лицом к деревне», ставши могучим фактором ее социалистического преобразования, и рост внутреннего рынка начал выражать собою, в отличие от капитализма, не процесс разорения деревни, а рост ее благосостояния. Принципиально иной стала организационная форма народного хозяйства, поскольку — на основе национализации крупной промышленности и других командных высот — стало возможным плановое хозяйственное руководство, все более вытесняющее анархию товарно-капиталистического рынка.

Принципиально иным стало и распределение национального дохода в силу почти полной ликвидации прежде господствовавших классов и связанного с этим уничтожения значительной доли непроизводительного потребления вообще. Эти отличительные черты хозяйства СССР сделали возможным гораздо более быстрый по сравнению со странами капитализма темп восстановительного процесса, а также и гораздо более быстрый процесс хозяйственного роста вообще.

2—19 декабря 1927 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 238—239, Партиздат, 1936 г.

О ДИРЕКТИВАХ ПО СОСТАВЛЕНИЮ ПЯТИЛЕТНЕГО ПЛАНА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

(Из постановления пятнадцатого съезда ВКП(б) «О директивах по составлению пятилетнего плана народного хозяйства»)

...6. В области транспорта следует поставить своей задачей такое расширение сети транспорта и его работы, которое покрывало бы потребности расширяющегося производства и товарооборота, приобщая к народнохозяйственной жизни страны новые районы, открывая новые громадные источники развития производительных сил и обеспечивая нужды обороны. Принимая во внимание запоздание транспорта в переходе от восстановления к решительной перестройке и рационализации, должно обратить сугубое внимание на коренную реконструкцию транспортного хозяйства и рационализацию его работы по типу наиболее передовых в техническом отношении стран и вместе с тем более полного приспособления его к интересам потребителей. Эти мероприятия в отношении водного транспорта должны быть особенно выявлены в пятилетнем плане, поскольку перегрузка железных дорог выдвигает настоятельно задачу более полного использования водного транспорта и сочетания водных перевозок с железнодорожными.

Источником средств для капитальных вложений в транспортное хозяйство должны явиться средства государственного бюджета и особенно и, главным образом, увеличение собственного накопления путем снижения себестоимости перевозок и сокращения непроизводительных издержек.

Особое внимание должно быть уделено развитию местного транспорта как по линии расширения дорожного строительства, так и механизации средств передвижения, в первую очередь в районах развитого товарного хозяйства. Специальное внимание местных органов советской власти должно быть привлечено к разрешению этой проблемы путем привлечения сил и средств как местного населения, так и местных советов, так как недостаточное развитие местного транспорта служит одной из важнейших причин технической и культурной отсталости деревни.

2—19 декабря 1927 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 245, Партиздат, 1936 г.

ОБ УЛУЧШЕНИИ ПОДГОТОВКИ НОВЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

(Из постановления пленума ЦК ВКП(б) от 4—12 июля 1928 г.)

Выдвинутая партией задача «в относительно минимальный исторический срок нагнать, а затем и превзойти уровень индустриального развития передовых капиталистических стран» (XV партконференция) требует всемерного внедрения в наше производство высших достижений не только нашей, но и заграничной науки и техники. Для осуществления этой задачи, неразрывно связанной с перестройкой промышленности на высшей технической основе и социалистической рационализацией ее, необходима теснейшая связь науки, техники и производства, необходимо решительное приближение научной работы к разрешению задач, стоящих перед промышленностью, транспортом и сельским хозяйством, и их обеспечение достаточными кадрами соответственно подготовленных технических сил.

Между тем теперешнее положение нашей промышленности характеризуется следующими моментами: чрезвычайно низким процентом инженеров и еще более низким процентом техников; ненормально высоким процентом на технических должностях «практиков» (39%); малым притоком новых кадров молодых специалистов и недостаточностью их научно-технической подготовки; крайним недостатком инженеров-производственников нового типа, могущих обеспечить проведение социалистической рационализации применительно к особенностям экономики СССР. Шахтинское дело подчеркнуло, что при наличии преобладающей массы добросовестно работающих специалистов до сих пор, особенно среди более привилегированных в прошлом элементов этой среды, имеются прямые проводники саботажа и вредительства социалистической индустриализации, и тем самым это дело еще острее поставило перед нами проблему подготовки новых кадров красных специалистов для промышленности и транспорта...

...5. В целях наибыстрейшей подготовки новых специалистов и накопления опыта по приспособлению технического образования к интересам промышленности передать 6 втузов и 5 техникумов в ведение ВСНХ СССР и 2 втуза в ведение НКПС. Обеспечить за профсоюзами активное участие в руководстве этими втузами, а за Наркомпросом — программно-методическое руководство. Материальное положение втузов, как остающихся в Наркомпросе, так и передаваемых в ВСНХ и НКПС, должно оставаться равным. Профессора втузов, передаваемых в ВСНХ, назначаются по соглашению с Наркомпросом.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 289 и 291, Партиздат, 1936 г.

О ПЕРЕДАЧЕ В ВЕДЕНИЕ ВЫСШЕГО СОВЕТА НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СОЮЗА ССР И НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ НЕКОТОРЫХ ВЫСШИХ ТЕХНИЧЕСКИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ И ТЕХНИКУМОВ

(Постановление ЦИК Союза ССР)

В целях большего согласования постановки технического образования с потребностями промышленности и транспорта Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляют:

1. Передать в ведение Высшего Совета Народного Хозяйства Союза ССР следующие высшие технические учебные заведения и техникумы: а) Московское Высшее Техническое Училище, б) Московскую Горную Академию, в) Московский Текстильный Институт, г) Московский Химико-Технологический Институт им. Д. И. Менделеева, д) Ленинградский Технологический Институт, е) Сталинский Горный Институт, ж) Государственный Электро-Машиностроительный Институт им. Я. Ф. Каган-Шабшай, з) Московский Строительный Техникум, и) Московский Химико-Механический Техникум, к) Грозненский Нефтяной Техникум, л) Московский Текстильный Техникум.

2. Передать в ведение Народного Комиссариата Путей Сообщения: а) Московский Институт Инженеров Транспорта, б) Ленинградский Институт Путей Сообщения.

3. Указанные в ст. ст. 1 и 2 высшие технические учебные заведения и техникумы переходят в ведение Высшего Совета Народного Хозяйства Союза ССР и Народного Комиссариата Путей Сообщения по принадлежности с 1 августа 1928 года.

27 июля 1928 г.

О ПЕРВЫХ ИТОГАХ И ДАЛЬНЕЙШЕМ ПРОВЕДЕНИИ 7-ЧАСОВОГО РАБОЧЕГО ДНЯ

(Из постановления пленума ЦК ВКП(б) от 16—24 ноября 1928 г.)

Пленум ЦК одобряет взятый Политбюро темп перевода промышленности и транспорта на 7-часовой рабочий день (около 20% в 1928/29 г. и не менее 20% в 1929/30 г.), который обеспечит перевод на 7-часовой рабочий день всей промышленности и транспорта в ближайшее пятилетие.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 312, Партиздат, 1936 г.

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О ЦЕНТРАЛЬНОМ КОМИТЕТЕ ПО ПЕРЕВОЗКАМ

(Постановление Совета Труда и Обороны)

Совет Труда и Обороны постановляет:

1. Утвердить положение о Центральном Комитете по перевозкам в новой редакции.

2. Отменить:

а) Положение о Центральном Комитете по перевозкам от 25 марта 1925 г. (Собр. Зак. Союза ССР 1925 г. № 24, ст. 164);

б) постановление Совета Труда и Обороны от 10 ноября 1926 г. об изменении и дополнении положения о Центральном Комитете по перевозкам (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 1, ст. 12);

в) постановление Совета Труда и Обороны от 21 июня 1927 г. об изменении положения о Центральном Комитете по перевозкам (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г., № 38, ст. 388).

8 января 1929 г.

ПОЛОЖЕНИЕ О ЦЕНТРАЛЬНОМ КОМИТЕТЕ ПО ПЕРЕВОЗКАМ

(Утверждено Советом Труда и Обороны)

1. При Народном Комиссариате Путей Сообщения состоит Центральный Комитет по перевозкам (ЦКП), в состав которого входят:

а) председатель,

б) три члена от Народного Комиссариата Путей сообщения,

в) по одному члену от Высшего Совета Народного Хозяйства Союза ССР, от Народного Комиссариата Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР, от Народного Комиссариата Финансов Союза ССР, от Народного Комиссариата по Военным и Морским Делам, от кооперации, по взаимному соглашению Центрального Союза Потребительских Обществ Союза ССР, Всесоюзного Совета сельскохозяйственной кооперации и Всесоюзного Совета республиканских центров промысловой кооперации и от народных комиссариатов земледелия союзных республик и советских социалистических республик Грузии, Армении и Азербайджана, по соглашению их между собой.

2. Председатель Центрального Комитета по перевозкам имеет двух постоянных заместителей. Все члены означенного Комитета, кроме члена от кооперации, имеют по одному постоянному заместителю, а член от кооперации имеет двух постоянных заместителей.

3. Председатель Центрального Комитета по перевозкам, его заместители и члены означенного Комитета от Народного Комиссариата Путей Сообщения назначаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения, причем председатель — из числа членов коллегии Народного Комиссариата Путей Сообщения.

Остальные члены Центрального Комитета по перевозкам и их постоянные заместители назначаются руководителями соответствующих ведомств и организаций при отсутствии возражений со стороны Народного Комиссариата Путей Сообщения.

4. В заседаниях Центрального Комитета по перевозкам участвуют с совещательным голосом представитель Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов и представитель Совета Съездов государственной торговли и промышленности.

К рассмотрению вопросов, возбужденных ведомствами, не представленными в Центральном Комитете по перевозкам, а также непосредственно касающихся этих ведомств, приглашаются представители подлежащих ведомств.

В заседаниях Центрального Комитета по перевозкам могут участвовать с совещательным голосом председатели районных комитетов по перевозкам.

На заседании Центрального Комитета по перевозкам могут быть приглашаемы с правом совещательного голоса представители ведомств, учреждений и организаций как входящих, так и не входящих в состав означенного комитета, а равно и сведущие лица.

5. Члены Центрального Комитета по перевозкам и их постоянные заместители имеют право:

а) участвовать с совещательным голосом в заседаниях районных комитетов по перевозкам;

б) знакомиться в управлении по делам Центрального Комитета по перевозкам и в других центральных управлениях Народного Комиссариата Путей Сообщения со всеми материалами по предметам ведения Центрального Комитета по перевозкам;

в) знакомиться с работой районных комитетов по перевозкам;

г) на основании особой инструкции, утверждаемой Народным Комиссариатом Путей Сообщения, знакомиться на местах с порядком и условиями совершения перевозок.

6. К ведению Центрального Комитета по перевозкам относятся:

а) установление планов грузовых перевозок на определенные периоды (годовые, квартальные, месячные и т. д.) в соответствии с перевозочной способностью путей сообщения и с потребностями Союза ССР в целом и отдельных его районов;

б) установление сроков, форм и порядка составления подлежащими органами и представления ими в Центральный и районные комитеты по перевозкам по принадлежности плановых заявок на грузовые перевозки;

в) регулирование грузовых перевозок в случаях наличия на путях сообщения затруднений транспортного характера и в целях предупреждения таких затруднений, а также установление отступлений от общего порядка грузов к отправке по железным дорогам в соответствии с указаниями ст. 50 Устава железных дорог Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 30, ст. 308);

г) ограничение и запрещение дальних и встречных перевозок, а также перевозок по ненормальным направлениям, если такие перевозки вызывают транспортные затруднения либо влекут явно нерациональное использование транспорта;

д) установления принудительного порядка и условий направления грузов с железных дорог на водные пути и обратно с тем, что размеры и порядок расчета плат по таким перевозкам устанавливаются Тарифным Комитетом;

е) установлено в случаях, не подлежащих по п. «г» ст. 8 обязательного для транспортной клиентуры производства погрузочно-выгрузочных и выкупных операций в дни отдыха и праздники, а также в течение круглых суток на тех погрузочно-выгрузочных пунктах общего пользования, где прием и выдача грузов производятся в указанные нерабочие дни в течение круглых суток;

ж) утверждение в случаях, предусмотренных в уставе железных дорог Союза ССР и в других законоположениях правил, инструкций и т. п., касающихся условий перевозок;

з) объединение, направление и наблюдение за деятельностью районных комитетов по перевозкам и рассмотрение периодических отчетов о работе последних;

и) разработка проектов законоположений, правил и т. п., касающихся условий перевозок:

к) рассмотрение вопросов о необходимости установления распоряжением Народного Комиссариата Путей сообщения кружных направлений, с расчетом плат за действительно пройденное грузом расстояние, в случаях заполнения перевозочной способности по кратчайшим направлениям или перерывов движения на этих направлениях;

л) рассмотрение вопросов о плановых мероприятиях в области организации погрузочно-выгрузочных и перегрузочных (перевалочных) операций;

м) рассмотрение вопросов об определении районов деятельности районных комитетов по перевозкам;

н) рассмотрение положений о районных комитетах по перевозкам;

о) рассмотрение смет районных комитетов по перевозкам;

п) рассмотрение в случаях, предусмотренных в уставе железных дорог Союза ССР и в других законоположениях, подлежащих утверждению в зако-

нодательном порядке или постановлением Народного Комиссариата Путей Сообщения, правил, инструкций и т. п., касающихся условий перевозок.

7. Народным Комиссариатом Путей Сообщения по предварительному рассмотрению вопросов в Центральном Комитете по перевозкам осуществляется:

а) определение районов деятельности районных комитетов по перевозкам;

б) установление кружных направлений в случае заполнения перевозочной способности кратчайших направлений или перерыва движения на последних с расчетом плат за действительно пройденное грузом расстояние.

8. Народным Комиссариатом Путей Сообщения разрешаются без предварительного рассмотрения в Центральном Комитете по перевозкам вопросы:

а) об устаповлении отступлений от действующего порядка перевозок и представлении преимуществ в приеме к отправке в тех случаях, когда отсутствуют транспортные затруднения;

б) о частичных изменениях в случае надобности по отдельным районам установленных Центральным Комитетом по перевозкам плановых норм погрузки с последующим сообщением об этом означенному Комитету;

в) о корректировании в связи с изменением грузового потока установленного Центральным Комитетом по перевозкам распределения выходных между отдельными районами норм по родам грузов;

г) установление на срок не свыше одного месяца для отдельных погрузочно-выгрузочных пунктов общего пользования, где прием и выдача грузов производятся в дни отдыха и праздничные дни и в течение круглых суток, обязательного для транспортной клиентуры производства погрузочно-выгрузочных и выкупных операций в указанные нерабочие дни, а также в течение круглых суток.

9. Вопросы, входящие в компетенцию Центрального Комитета по перевозкам, рассматриваются правительством Союза ССР не иначе, как после предварительного обсуждения их в означенном Комитете.

10. Председателю Центрального Комитета по перевозкам предоставляется право требовать в необходимых случаях от подлежащих ведомств, учреждений и организаций материалы и разъяснения, необходимые для разрешения рассматриваемых в Центральном Комитете по перевозкам вопросов.

11. Заседания Центрального Комитета по перевозкам признаются состоявшимися при наличии половины общего числа членов Комитета (в том числе председателя или его заместителя и не менее трех представителей ведомств и организаций, не считая Народного Комиссариата Путей Сообщения).

Постановления выносятся простым большинством голосов. В случае равенства голосов голос председательствующего дает перевес.

12. Постановления Центрального Комитета по перевозкам по вопросам, предусматриваемым в пп. «а» — «з» ст. 6, принятые при отсутствии протеста со стороны кого-либо из членов вступают в силу немедленно.

При наличии протеста, который обязательно должен быть заявлен в самом заседании, постановление Центрального Комитета по перевозкам представляется Народному Комиссару Путей сообщения, который утверждает либо постановления Центрального Комитета по перевозкам, либо мнение членов означенного Комитета, заявивших протест. Утвержденные Народным Комиссаром Путей Сообщения постановления Центрального Комитета по перевозкам и постановления Народного Комиссара Путей Сообщения, принятые им в соответствии с протестами и имеющие силу постановлений Центрального Комитета по перевозкам, вступают в силу немедленно по вынесении решения Народным Комиссаром Путей Сообщения. Учреждения, имеющие право внесения вопросов на рассмотрение Совета Труда и Обороны, могут опротестовать решения Народного Комиссара Путей Сообщения в обычном порядке, не приостанавливая приведение их в исполнение.

13. Центральному Комитету по перевозкам предоставляется право образовывать постоянные комиссии, устанавливая объем работ и состав последних. Решения постоянных комиссий в случае утверждения их председателем Центрального Комитета по перевозкам приобретают силу постановления означенного Комитета. В случае наличия особых мнений или равенства голосов

рассмотренные постоянными комиссиями вопросы обязательно переносятся на разрешение Центрального Комитета по перевозкам.

14. Председателю Центрального Комитета по перевозкам в промежутках между заседаниями означенного Комитета в случаях, требующих срочного решения, предоставляется разрешать все вопросы, входящие в круг ведения Центрального Комитета по перевозкам, по соглашению с членами означенного Комитета от Народного Комиссариата Путей сообщения и от непосредственно заинтересованных ведомств и организаций с последующим докладом о принятом решении в ближайшем заседании Центрального Комитета по перевозкам.

15. Правом внесения вопросов на рассмотрение Центрального Комитета по перевозкам пользуются как государственные органы, так и всякого рода кооперативные и общественные организации и частные лица.

Все постановления Центрального Комитета по перевозкам по вопросам, предусмотренным в пп. «а» — «з» ст. 6, являются обязательными к руководству и исполнению на всей территории Союза ССР.

16. Центральному Комитету по перевозкам предоставляется созывать совещательные съезды для обсуждения вопросов, входящих в круг его ведения. При созыве съездов должно быть обеспечиваемо представительство союзных республик, местных органов и кооперации.

17. На рассмотрение съездов при Центральном Комитете по перевозкам вопросы вносятся означенным Комитетом и районным комитетом по перевозкам, а также Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

18. Исполнительным и рабочим аппаратом Центрального Комитета по перевозкам является управление по делам Центрального Комитета по перевозкам (Ц.К.П.У), входящее в состав Центрального аппарата Народного Комиссариата Путей Сообщения.

Означенное управление подготовляет все поступающие на рассмотрение Центрального Комитета по перевозкам вопросы, разрабатывает доклады по заданиям Центрального Комитета по перевозкам, ведет всю текущую переписку Центрального Комитета по перевозкам, дает надлежащее направление постановлениям Центрального Комитета по перевозкам и наблюдает за их исполнением, наблюдает и докладывает Центральному Комитету по перевозкам о работе районных комитетов по перевозкам, разрешает в предоставленных ему Центральным Комитетом по перевозкам пределах вопросы, не требующие внесения их на разрешение Центрального Комитета по перевозкам, руководит работой по созыву и обслуживанию совещательных съездов при Центральном Комитете по перевозкам и т. д.

19. Расходы по Центральному Комитету по перевозкам и управлению по его делам (в том числе по содержанию всех членов означенного Комитета и их постоянных заместителей) проводятся по смете Народного Комиссариата Путей Сообщения.

20. Структура, штаты и смета управления по делам Центрального Комитета по перевозкам разрабатываются означенным комитетом и утверждаются в общем порядке, установленном для центральных управлений Народного Комиссариата Путей Сообщения.

21. Управление по делам Центрального Комитета по перевозкам имеет гербовую печать установленного образца с надписью: «Управление по делам Центрального Комитета по перевозкам при НКПС».

8 января 1929 г.

ПЯТИЛЕТНИЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И ТРАНСПОРТА

(Из постановления шестнадцатой конференции ВКП(б) «О пятилетнем плане развития народного хозяйства»)

1. Заслушав доклады о пятилетием плане развития народного хозяйства СССР, XVI Всесоюзная партконференция устанавливает, во-первых, что пятилетний план в отношении общего роста народного хозяйства предусматривает следующие достижения:

а) В то время как общая сумма капитальных вложений в пятилетие 1923/24 — 1927/28 гг. составляла 26,5 млрд. руб., для пятилетия 1928/29 — 1932/33 гг. размер капитальных вложений во все народное хозяйство определен в сумме 64,6 млрд. руб. В то время как за истекшее пятилетие капитальные вложения в промышленность составляли 4,4 млрд. руб., для проектируемого пятилетия они определены в 16,4 млрд. руб.; соответственные цифры для сельского хозяйства составляют 15 млрд. руб. и 23,2 млрд. руб.; для транспорта — 2,7 млрд. руб. и 10 млрд. руб. и для электрификации — 0,9 млрд. руб. и 3,1 млрд. руб.

б) В результате этих вложений общая сумма основных фондов страны с 70 млрд. руб. в 1927/28 г. вырастает до 128 млрд. руб. в 1932/33 г., т. е. на 82%, в том числе основные фонды всей промышленности — с 9,2 млрд. руб. до 23,1 млрд. руб., электрификации — с 1 млрд. руб. до 5 млрд. руб., т. е. в пять раз, железнодорожного транспорта — с 10 млрд. руб. до 17 млрд. руб., т. е. на 70% и сельского хозяйства — с 28,7 млрд. руб. до 38,9 млрд. руб., т. е. на 35%.

23—29 апреля 1929 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 332, Партиздат, 1936 г.

ПРИВЕДЕНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ В СООТВЕТСТВИЕ С СИСТЕМОЙ НАШЕГО ХОЗЯЙСТВА И ТРЕБОВАНИЯМИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

[Из постановления шестнадцатой конференции ВКП(б)]

...2. В работе над улучшением системы управления промышленностью и транспортом исходить из того, чтобы обеспечить:

...а) превращение Высшего совета народного хозяйства и НКПС в органы не только планово-экономического руководства, какими они по преимуществу являются до сих пор, но и в органы действительного технического руководства, основанного на достижениях как американской и европейской, так и советской науки и техники...

...е) устойчивость командного состава в промышленности и транспорте и ликвидацию имеющих чрезвычайно широкое распространение частых перебросок хозяйственников с места на место, в высшей степени затрудняющих возможность их обучения и повышения уровня их технической квалификации...

...8. Конференция обращает внимание всех хозяйственных органов и органов Рабоче-крестьянской инспекции на то, что борьба за режим экономии отнюдь не может быть сведена к одному только сокращению аппарата, — она требует одновременно приложения максимальных усилий к действительной рационализации производства, полному использованию и мобилизации наличного оборудования, повышению эффективности производимых капитальных затрат, снижению себестоимости, к такой организации снабжения промышленности и транспорта, которая исключала бы накопление излишних запасов, превращающих огромные материальные ресурсы в мертвый капитал (например, в транспорте, где основные измерители использования паровозов и вагонов чудовищно низки, повышение этих измерителей до уровня, хотя бы в некоторой степени приближающегося к уровню таких стран, как Америка, Германия и Япония, где пассажирский паровоз находится в полезной работе 14 часов в сутки против 6½ — 9 часов у нас, — открывает возможность экономии многих сотен миллионов рублей).

23—29 апреля 1929 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 351, 352, 353, Партиздат, 1936 г.

ДОГНАТЬ И ПЕРЕГНАТЬ В ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ ОТНОШЕНИИ ПЕРЕДОВЫЕ КАПИТАЛИСТИЧЕСКИЕ СТРАНЫ

(Из обращения шестнадцатой конференции ВКП(б) ко всем рабочим и трудящимся крестьянам Советского Союза)

Товарищи! Гигантские задачи поставлены историей перед трудящимися нашей страны.

Мы должны в относительно короткий исторический срок догнать и перег-

нать в технико-экономическом отношении передовые капиталистические страны, ссуществляя социалистическую реконструкцию всего народного хозяйства.

Мы должны обеспечить быстрый рост индустрии и вместе с тем подъем сельского хозяйства, все больше развертывая крупное обобществленное хозяйство в деревне (совхозы, колхозы) на основе высокой машинной техники.

Мы должны развернуть широчайшее движение масс за культуру, изгнать все и всяческие элементы излишеств, расточительства, бесхозяйственности, волокиты и бюрократизма из нашего государственного аппарата.

Мы должны повести дальнейшее наступление на капиталистические элементы. Мы должны преодолеть и вытеснить капиталистические элементы не только города, но и деревни.

Мы должны неуклонно укреплять обороноспособность Советского Союза.

Осуществление всех этих задач должно опираться на прочный союз рабочих и трудящихся крестьян под руководством рабочего класса.

Во исполнение этих задач партией утвержден пятилетний план хозяйственного строительства, являющийся программой партии на пути ликвидации хозяйственной и культурной отсталости страны, на пути строительства социализма, на пути победоносного развертывания международной пролетарской революции.

64 миллиарда будет вложено за пятилетие в строительство фабрик, заводов, электростанций, железных дорог, совхозов, колхозов и школ. Втрое превысит довоенный уровень социалистическая промышленность. Все фабрики, заводы, шахты будут переведены на 7-часовой рабочий день.

23—29 апреля 1929 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 362, 363, Партиздат, 1936 г.

О ПОРЯДКЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

(Постановление Совета Народных Комиссаров)

I. Общие положения

1. Все доходы и расходы по Народному Комиссариату Путей Сообщения проводятся полностью по общесоюзному бюджету.

Примечание. Финансирование дорожного хозяйства, охватывающего шоссейные и грунтовые дороги, а также финансирование регулирования автомобильного транспорта распределяется между общесоюзным, республиканским и местным бюджетами, согласно ст.ст. 4 и 5 постановления Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 28 ноября 1928 года о дорожном хозяйстве и автомобильном деле в Союзе ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1929 г. № 6, ст. 52).

2. Все расходы Народного Комиссариата Путей Сообщения проводятся по его смете, за исключением расходов по новому железнодорожному строительству и по изысканиям и исследованиям, связанным с этим строительством, проводимых по разделу финансирования народного хозяйства.

Главным распорядителем кредитов, открытых на производство указанных в настоящей статье расходов, является Народный Комиссар Путей Сообщения.

Примечание 1. Доходы и расходы по временной коммерческой эксплоатации строящихся железных дорог не включаются в смету Народного Комиссариата Путей Сообщения. Чистый доход от указанной эксплоатации обращается Народным Комиссариатом Путей Сообщения на работы и расходы по строительству этих дорог.

Примечание 2. Сметы по временной коммерческой эксплоатации строящихся железных дорог, а также — в пределах ежегодных ассигнований по бюджету — годовые сметы на экономические и технические изыскания путей сообщения и годовые финансово-производственные планы по отдельным строящимся железным дорогам утверждаются Народным Комиссаром Путей Сообщения.

3. Порядок утверждения эксплоатационной сметы железнодорожного транс-

порта, а также порядок поступления доходов и производства расходов по железнодорожному транспорту в части его эксплоатации и новых и восстановительных работ на существующих железных дорогах регулируется разделом II настоящего постановления.

Порядок составления и утверждения всех остальных смет по Народному Комиссариату Путей Сообщения, а также порядок поступления всех остальных доходов Народного Комиссариата Путей Сообщения и производства всех других его расходов регулируется общими узаконениями, касающимися составления и утверждения смет и кассового их исполнения для учреждений, состоящих на общегосударственном бюджете.

Примечание 1. Суммы взимаемых на транспорте штрафов, за вычетом причитающихся органам транспорта в соответствующих случаях тарифных плат и отчислений на расходы, связанные со взысканием указанных штрафов, обращаются в доход казны по смете Народного Комиссариата Путей Сообщения.

Примечание 2. Порядок внесения Народным Комиссариатом Путей Сообщения в доход казны доходных поступлений по особым сборам на просвещение устанавливается Народным Комиссариатом Финансов Союза ССР по соглашению с Народным Комиссариатом Путей Сообщения и правлением Государственного Банка.

4. Вместе с проектом сметы Народный Комиссариат Путей Сообщения представляет для сведения сводный годовой финансовый план транспорта по всем его видам, включающий все предполагаемые в течение предстоящего бюджетного года финансовые операции транспорта.

5. Вместе с годовым отчетом об исполнении своей сметы Народный Комиссариат Путей Сообщения представляет сводный баланс Народного Комиссариата Путей Сообщения (ст. 3 правил составления отчета об исполнении единого государственного бюджета Союза ССР от 7 июня 1928 года. Собр. Зак. Союза ССР 1928 г. № 39, ст. 361).

II. Финансирование железнодорожного транспорта

6. Эксплоатационная смета железнодорожного транспорта в целом, а также эксплоатационные сметы отдельных железных дорог утверждаются Народным Комиссаром Путей Сообщения в пределах сумм, предусмотренных в утвержденном Советом Народных Комиссаров Союза ССР проекте сметы Народного Комиссариата Путей Сообщения (ст. 8). Если до начала бюджетного года Советом Народных Комиссаров Союза ССР не будет утверждена смета Народного Комиссариата Путей Сообщения, но им будут утверждены контрольные цифры народного хозяйства на соответствующий год, эксплоатационные сметы железнодорожного транспорта в целом и отдельных железных дорог утверждаются Народным Комиссаром Путей Сообщения в пределах контрольных цифр транспорта.

Если Центральным Исполнительным Комитетом Союза ССР при утверждении единого государственного бюджета Союза ССР будут внесены изменения в смету Народного Комиссариата Путей Сообщения, принятую Советом Народных Комиссаров Союза ССР, в эксплоатационные сметы Народным Комиссаром Путей Сообщения вносятся соответствующие изменения.

При составлении и утверждении эксплоатационных смет железнодорожного транспорта должно быть при прочих равных условиях обеспечено улучшение коэфициента эксплоатации и увеличение ассигнований на новые и восстановительные работы.

Номенклатура эксплоатационных смет железных дорог устанавливается Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с Народным Комиссариатом Финансов Союза ССР и Народным Комиссариатом Рабоче-Крестьянской Инспекции Союза ССР.

Ориентировочные сметные измерители для типовых расходов Народного Комиссариата Путей Сообщения разрабатываются им по соглашению с Народным Комиссариатом Финансов Союза ССР.

Примечание. В случае, если к началу бюджетного года не будут утверждены Советом Народных Комиссаров Союза ССР ни смета Народного Комиссариата Путей Сообщения по общесоюзному бюджету, ни контрольные цифры транспорта, эксплоатационные сметы железнодорожного транспорта и эксплоатационные сметы железных дорог утверждаются Народным Комиссаром Путей Сообщения в пределах цифр, согласованных Народным Комиссариатом Путей Сообщения с Народным Комиссариатом Финансов Союза ССР.

7. Право правления железных дорог на передвижение кредитов внутри эксплоатационной сметы устанавливается инструкцией, издаваемой Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

8. В смету Народного Комиссариата Путей Сообщения доходы и расходы железнодорожного транспорта включаются: в отношении эксплоатации — общей суммой доходов и расходов; в отношении новых и восстановительных работ на железных дорогах — по сметным подразделениям на общих основаниях.

9. Доходные поступления по железнодорожному транспорту обращаются лишь на покрытие расходов по эксплоатации железных дорог и по новым и восстановительным работам на них.

Если при составлении сметы доходы по железнодорожному транспорту не обеспечивают полностью предусмотренных сметой расходов по эксплоатации железных дорог, а равно по восстановительным и новым работам на них, превышение расходов над доходами покрывается за счет других доходных поступлений по общесоюзному бюджету. В случае превышения доходов по железнодорожному транспорту над указанными расходами, излишки обращаются в доход казны. Порядок и сроки сдачи этих излишков в казну устанавливаются Народным Комиссариатом Финансов Союза ССР по соглашению с Народным Комиссариатом Путей Сообщения и правлением Государственного Банка.

10. Все доходные поступления по эксплоатации железных дорог сосредоточиваются на текущем счете Народного Комиссариата Путей Сообщения в правлении Государственного Банка. На тот же счет зачисляются средства, отпускаемые по государственному бюджету в случаях, предусмотренных ст. 9 настоящего постановления.

Порядок и сроки внесения органами Народного Комиссариата Путей Сообщения доходных поступлений по эксплоатации железных дорог на текущий счет в правлении Государственного Банка устанавливаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с правлением Государственного Банка. При этом должно быть обеспечено полное и скорейшее сосредоточение средств в Государственном Банке.

Примечание. Местные органы железнодорожного транспорта могут производить расходы непосредственно из поступивших к ним доходов лишь в случаях, предусмотренных правилами, издаваемыми Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с правлением Государственного Банка.

11. Государственный Банк предоставляет в распоряжение Народного Комиссариата Путей Сообщения необходимые средства для покрытия в пределах сметных назначений расходов по эксплоатации железных дорог, а равно расходов по новым и восстановительным работам на них. Эти средства предоставляются в счет и за счет доходных поступлений железных дорог (ст. 10), а также предусмотренного ст. 9 покрытия из доходных поступлений по общесоюзному бюджету, и зачисляются на счета, открываемые в правлении Государственного Банка и его филиалах на имя Народного комиссариата Путей Сообщения и правлений железных дорог.

12. Размер предоставляемых Государственным Банком Народному Комиссариату Путей Сообщения в порядке ст. 11 денежных средств определяется годовым и квартальными кассовыми планами, составляемыми Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с правлением Государственного Банка в соответствии с годовым финансовым планом железнодорожного транспор-

та. В квартальных кассовых планах предусматривается распределение денежных выдач по месяцам.

13. В случае недопоступления в течение какого-либо квартала в кассы Государственного Банка доходов железнодорожного транспорта сравнительно с размерами, намеченными квартальными кассовыми планами (ст. 12), Государственный Банк обязан в сроки, устанавливаемые по соглашению с Народным Комиссариатом Путей Сообщения, уменьшать на сумму недопоступлений отпуск средств органам железнодорожного транспорта.

Примечание. Средства Государственного Банка при выполнении сметы Народного Комиссариата Путей Сообщения по железнодорожному транспорту не могут служить покрытием годового дефицита по указанной смете.

14. В случае предусмотренного ст. 13 недопоступления доходов по железнодорожному транспорту Народный Комиссариат Путей Сообщения в конце соответствующего квартала входит с представлением в Совет Народных Комиссаров Союза ССР о разрешении сократить расходы на новые и восстановительные работы на соответствующую сумму или об отпуске по государственному бюджету необходимых сумм на пополнение недопоступлений.

15. Взаимоотношения Государственного Банка и Народного Комиссариата Путей Сообщения по финансированию железнодорожного транспорта и новых и восстановительных работ на железных дорогах регулируются соглашением между ними, заключаемым на основе ст.ст. 10—14 настоящего постановления.

16. Превышение фактических доходов железных дорог над сметными исчислениями может быть обращаемо Народным Комиссариатом Путей Сообщения исключительно: а) на покрытие расходов, вызываемых увеличением размера движения и перевозок против сметных предположений или првышением сметных норм расходов по эксплоатации железных дорог и б) на возмещение предусмотренных ст. 13 недопоступлений, имевших место в предыдущих кварталах того же бюджетного года.

Если превышение фактических доходов составляет большую сумму, чем сумма указанных расходов, излишек вносится в доход казны в порядке и в сроки, устанавливаемые Народным Комиссариатом Финансов Союза ССР по соглашению с Народным Комиссариатом Путей Сообщения и правлением Государственного Банка.

Примечание. При выдаче в распоряжение Народного Комиссариата Путей Сообщения сумм превышения фактических доходов железных дорог над сметными исчислениями Государственный Банк не входит в рассмотрение вопроса по существу о наличии обстоятельств, послуживших основанием для производства указанных в настоящей статье расходов.

17. Из сумм, сохраненных железными дорогами в результате экономного ведения хозяйства, при условии выполнения полностью производственной программы, 50% поступают в распоряжение правления соответствующей железной дороги, а остальные 50% — в распоряжение Народного Комиссариата Путей Сообщения. Указанные суммы могут расходоваться: а) на капитальные вложения и улучшение железнодорожного хозяйства; б) на мероприятия по улучшению условий труда и быта железнодорожных рабочих и служащих; в) на премирование изобретений и рационализаторских предложений железнодорожных рабочих и служащих.

III. Кредитование Народного Комиссариата Путей Сообщения в кредитных учреждениях, а также в других учреждениях и предприятиях

19. Кредитование Народного Комиссариата Путей Сообщения и его органов в Государственном Банке и других кредитных учреждениях, а также в иных учреждениях и предприятиях, допускается в следующих случаях:

а) для финансирования вспомогательных коммерческих и подсобных хозяйственных предприятий транспорта;

б) для производства заготовки материалов и топлива;

в) для финансирования железных дорог на кредитование ими клиентов по перевозкам;

г) для постройки жилых домов в порядке долгосрочного кредитования.

Примечание. Кредитование железными дорогами своих клиентов производится в пределах, устанавливаемых Государственным Банком по соглашению с Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

IV. Специальные средства Народного Комиссариата Путей Сообщения

19. Народному Комиссариату Путей Сообщения разрешается иметь специальные средства:

а) для покрытия всех расходов на содержание центрального правления государственных речных пароходств; средства эти образуются из взносов, производимых государственными речными пароходствами в размере и порядке, устанавливаемом Народным Комиссариатом Путей Сообщения;

б) для покрытия расходов по содержанию совета правлений транспорта; средства эти образуются из взносов, производимых железными дорогами и государственными речными пароходствами в размере и порядке, устанавливаемом Народным Комиссариатом Путей Сообщения;

в) на покрытие расходов по содержанию и организации прямых международных сообщений, средства эти образуются из сборов с импортных и экспортных грузов, размер сбора и порядок его взимания устанавливаются Тарифным Комитетом по представлению Народного Комиссариата Путей Сообщения;

г) образуемые из поступлений платы, взимаемой органами Регистра Союза ССР за выполнение ими необязательных работ и за надзор за сооружением судов на основании положения о Регистре Союза ССР (Вестник ЦИК, СНК и СТО Союза ССР 1923 г. № 7, ст. 218 и Собр. Зак. Союза ССР 1924 г. № 25, ст. 218 и 1926 г. № 27, ст. 177 и № 74, ст. 579) и постановления Совета Труда и Обороны от 31 марта 1926 года об утверждении тарифов платы, взимаемой Регистром Союза ССР за производимые им работы (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 33, ст. 228), расходование этих средств производится распоряжением Комитета Регистра Союза ССР на оплату исполнения работ, за которые поступили платежи, а остаток обращается на расходы, связанные с улучшением оборудования Регистра Союза ССР, с усилением его работ, и на расходы по содержанию необходимого для работ дополнительного штата сотрудников;

д) на расходы по сооружению, ремонту, возобновлению и расширению постоянных складочных помещений и их принадлежностей на железных дорогах; средства эти образуются из особого сбора с грузов, предъявляемых к перевозке по железным дорогам (ст. 51 Устава железных дорог Союза ССР — Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 30, ст. 308);

е) на расходы по восстановлению находящегося на консервации основного имущества внутренних водных путей и морских торговых портов и на приобретение нового технического оборудования, средства эти образуются из чистого дохода, получаемого означенными учреждениями от производимых ими свойственных их деятельности работ, если работы эти не входят в состав установленных для каждого из них производственных программ, а выполняются исключительно за счет денежных и материальных средств, поступающих на договорных началах в оплату за эти работы;

ж) отдельных учебных заведений транспорта на покрытие расходов по пополнению и оборудованию этих заведений учебно-вспомогательными учреждениями, на хозяйственно-операционные нужды, в дополнение к бюджетным суммам и на дополнительные работы по учебной части, а также на содержание сверхштатного преподавательского и технического персонала; средства эти образуются из поступлений платы за учение, где таковая установлена, из доходов от хозяйственного использования учебно-вспомогательных учреждений и из доходов от организованных учебными заведениями производственных предприятий, из пособий от государственных учреждений и общественных организаций, из пожертвований и других случайных поступлений;

з) на покрытие расходов по содержанию дополнительного приемочного аппарата заводской инспекции Народного Комиссариата Путей Сообщения на следующих основаниях: 1) средства эти образуются из платы, поступающей за производимую названной инспекцией техническую приемку материалов и изделий по заданиям посторонних Народному Комиссариату Путей Сообщения учреждений лиц, а равно по заданиям состоящих в ведении Народного Комиссариата Путей Сообщения предприятий, действующих на началах коммерческого (хозяйственного) расчета; 2) указанная плата взимается в размере по соглашению сторон, но не свыше ½% от стоимости указанных материалов и изделий по договорам, однако, не менее 25 рублей за каждое отдельное задание или наряд, 3) промежуточные приемки материалов и полуфабрикатов, предназначенных для выполнения заказов Народного Комиссариата Путей Сообщения, оплате не подлежат; 4) остаток специальных средств, могущий образоваться к концу бюджетного года, подлежит обращению в доход казны по смете Народного Комиссариата Путей Сообщения;

и) на расходы по организации и упорядочению архивного дела на транспорте; средства эти образуются из сумм, вырученных от продажи неподлежащих хранению архивных материалов органов Народного Комиссариата Путей Сообщения;

к) по иммиграционному и эмиграционному фонду, предусмотренному постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 21 января 1927 года о ликвидации постоянной комиссии Совета Труда и Обороны по трудовой сельскохозяйственной и промышленной иммиграции и эмиграции (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 10, ст. 95).

20. С введением в действие настоящего постановления отменяются:

а) второй абзац ст. 10, ст. ст. 11 и 12 постановления Совета Труда и Обороны от 31 марта 1926 года об утверждении тарифов платы, взимаемой Регистром Союза ССР за производимые им работы (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 33, ст. 228);

б) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 8 сентября 1928 года о предоставлении Народному Комиссариату Путей Сообщения права иметь специальные средства на покрытие расходов по содержанию дополнительного приемочного аппарата заводской инспекции Народного Комиссариата Путей Сообщения (Собр. Зак. Союза ССР 1928 г. № 57, ст. 510).

7 марта 1929 г.

О ПЯТИЛЕТНЕМ ПЛАНЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

(Из постановления 5-го съезда Советов СССР «О пятилетнем плане развития народного хозяйства»)

...4. Съезд отмечает запроектированную пятилетним планом широкую программу транспортного строительства, основанную на крупной реконструкции железнодорожного транспорта, на новом железнодорожном строительстве, обеспечивающем расширение железнодорожных линий с 76 тыс. км в начале до 92 тыс. км в конце пятилетия, на решительном преодолении бездорожья путем широкого строительства шоссейных и грунтовых дорог и на значительном развитии новых видов транспорта (автомобильного и воздушного).

Одновременно съезд поручает правительству пересмотреть намеченную в пятилетнем плане программу работ по водному транспорту для дальнейшего усиления этих работ как по улучшению обслуживания существующих путей, так и по дальнейшему расширению системы речных путей с соответствующим развитием судостроения.

Учитывая крайнюю недостаточность существующих путей сообщения, по сравнению с гигантским пространством страны и важнейшими задачами по вовлечению в народнохозяйственный оборот новых районов, — съезд считает намеченную программу транспортного строительства минимальным заданием и обязывает правительство в ходе выполнения пятилетнего плана использовать все возможности для его превышения.

Вместе с тем съезд вменяет в обязанность всем местным органам советской власти и призывает все общественные организации сосредоточить свои усилия на борьбе с бездорожьем, тормозящим наше хозяйственное развитие.

...5. Разрешение больших строительных и производственных задач, постав ленных пятилетним планом, может быть осуществлено лишь при большем росте производительности труда, при значительном повышении урожайности, при большом снижении себестоимости промышленной продукции, транспортных услуг, при решительном снижении стоимости строительства, т. е. при большом улучшении качественных показателей народного хозяйства, обеспечивающем стране необходимое капиталовложение, необходимые запасы продовольствия и сырья и необходимую экономию в расходовании денежных средств, сырья, материалов и топлива. Одобряя полностью намеченные в этом направлении пятилетним планом задания, съезд обращает внимание правительства на необходимость создания путем ряда мероприятий условий, гарантирующих не только полное осуществление намеченных и определяющих судьбу народнохозяйственного плана качественных показателей, но и по возможности их превышение. Повышение технической вооруженности труда, трудовой подъем народных масс, упрочение воодушевленной и сознательной социалистической дисциплины, личная организация управления хозяйством, решительная борьба с бюрократизмом, широчайшее развертывание самокритики, широчайшее развитие социалистического соревнования фабрик, заводов, отдельных железных дорог, мастерских, совхозов, колхозов, отдельных сел и целых районов в выполнении великих задач социалистического строительства, все это, вместе взятое, должно обеспечить такой подъем производительности труда в стране Советов, который недоступен капиталистическому обществу. Съезд обращается к широким массам рабочих, крестьян, к техническим кадрам народного хозяйства, работникам просвещения, здравоохранения и т. п. с призывом помочь своей активностью, инициативой и трудовой дисциплиной осуществлению этих поставленных планом заданий.

май 1929 г.

Директивы ВКП(б) по хозяйственным вопросам, стр. 536—537, Партиздат 1931 г.

ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНАЯ ПРОБЛЕМА КАК ОДНО ИЗ «УЗКИХ» МЕСТ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

(Из постановления Пленума ЦК ВКП(б) от 10—17 ноября 1929 г.)

Часть I

Значительнейшие трудности остаются и в области снабжения страны топливом, черными и цветными металлами, дефицитность которых затрудняет осуществление намеченных темпов развития машиностроения, электрификации и материально-технической реконструкции сельского хозяйства.

Попрежнему, несмотря на крупнейшие успехи по экспорту промтоваров и «второстепенных статей» экспорта, со всей остротой стоит задача форсированного развития экспортных отраслей народного хозяйства (и прежде всего лесного экспорта), недостаточный темп развития которых тормозит и затрудняет ввоз необходимых стране машин, полуфабрикатов и сырья для промышленности.

Наконец, все больше, как одно из «узких» мест народного хозяйства, выдвигается транспортно-дорожная проблема...

...Грузооборот железных дорог должен возрасти с 106,7 млрд. тонно-километров в 1928/29 г. до 127 млрд. тонно-километров в 1929/30 г., или на 19% (против 12,1% по пятилетнему плану)...

...д) Численность лиц наемного труда должна возрасти с 12,2 млн. человек в 1928/29 г. до 13,3 млн. человек в 1929/30 г., или на 9,4%, в том числе индустриального и транспортного пролетариата — с 5,9 млн. человек до 6,5 млн. человек, или на 10,2%, и сельскохозяйственных рабочих — с 2,1 млн. человек до 2,3 млн. человек, что значительно превышает проектировку пятилетнего плана и объясняется превышением проектировки пятилетки в области материального производства и культурного строительства и в частности введением непрерывной производственной недели, быстрым переходом на 7-часовой рабочий день, переходом к многосменной работе и т. д. В связи с этим вовлечением в производство и культурное строительство новой рабочей силы не только остановится рост безработицы, но и абсолютно уменьшатся ее размеры.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 370, 371, 372, Партиздат, 1936 г.

РАЗДЕЛ V

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРИОД БОРЬБЫ ПАРТИИ ЗА КОЛЛЕКТИВИЗАЦИЮ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА

(1930—1934 гг.)

В итоге выполнения первого пятилетнего плана построен в нашей стране незыблемый фундамент социалистической экономики — первоклассная тяжелая социалистическая индустрия и коллективное машинизированное земледелие, уничтожена безработица, уничтожена эксплуатация человека человеком, созданы условия для непрерывного улучшения материального и культурного положения трудящихся нашей родины.

Эти гигантские успехи достигнуты рабочим классом, колхозниками и всеми трудящимися нашей страны благодаря смелой, революционной и мудрой политике партии и правительства.

[История Всесоюзной Коммунистической Партии (большевиков), стр. 314, 315, Издательство ЦК ВКП(б) «Правда», 1938 г.].

О ДИРЕКТИВАХ ПО ОБЩЕМУ ПЕРЕСМОТРУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ, ВОДНЫХ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ВОДНЫХ ТАРИФОВ НА ПЯТИЛЕТИЕ 1928/1929—1932/1933 гг.

(Постановление Совета Народных Комиссаров)

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Произвести общий пересмотр железнодорожных тарифов в сторону приближения их к себестоимости перевозок на следующих основаниях:

а) Средний уровень тарифов должен быть сохранен на высоте тарифного индекса 1926—1927 г.

б) В основу всех расчетов себестоимости должны быть положены расходы железных дорог по среднему году пятилетки (1930—1931 г.).

в) Тарифные ставки не должны опускаться ниже расходов, зависящих от движения.

г) В расходы, зависящие от движения, включаются, по общему правилу, в определенной части (п. «е»):

1) расходы эксплоатационные,

2) расходы на восстановление имущества (реновационные) и

3) вложение на расширенное воспроизводство.

д) Для некоторых малоценных грузов, а также для грузов, имеющих особо важное значение для народного хозяйства и обороны Союза ССР, в расходы, зависящие от движения, не включаются вложения на расширенное воспроизводство.

е) Государственной Плановой Комисси Союза ССР поручается определить долю эксплоатационных и реновационных расходов и вложений на расширенное воспроизводство, которая зависит от движения. До выполнения Государ-

ственной Плановой Комиссией Союза ССР этой работы доля эта устанавливается в следующих размерах:

1) для эксплоатационных расходов в 65% их общего размера
2) для реновационных » в 65% » » »
3) для вложений на расширенное воспроизводство расходов » 45% » » »

ж) Поручить Государственной Плановой Комиссии Союза ССР создать комиссию из специалистов-экспертов для определения фактической доли расходов, зависящих от движения.

з) Из действующих исключительных и льготных тарифов должны быть оставлены только те, которые вызываются соображениями особой народнохозяйственной и политической целесообразности или особенностями отдельных экономических районов. Низшим пределом исключительных и льготных тарифов являются расходы, зависящие от движения для данных перевозок (для данного направления и для данного груза).

2. Поручить Тарифному комитету при Народном Комиссариате Путей Сообщения:

а) закончить к 15 мая 1930 г. работы по общему пересмотру грузовых железнодорожных тарифов;

б) к тому же сроку пересмотреть действующие условия применения грузовых железнодорожных тарифов и системы дополнительных сборов в сторону их наибольшего упрощения;

в) к 1 апреля 1930 г. произвести пересмотр пассажирских железнодорожных тарифов;

г) к 1 сентября 1930 г. произвести пересмотр смешанных железнодорожно-водных тарифов, исходя из необходимости усиления водных перевозок.

3. Поручить Народному Комиссариату Путей Сообщения принять меры, чтобы к 1 сентября 1930 г. был произведен общий пересмотр тарифов внутренних водных сообщений в сторону их снижения.

4. Отчет о проведенной работе по общему пересмотру железнодорожных тарифов представить в Совет Труда и Обороны к 15 июня 1930 г. вместе с подробным заключением Государственной Плановой Комиссии Союза ССР об ожидаемых для всего народного хозяйства СССР результатах пересмотра тарифов. Такой же отчет с заключением Государственной Плановой Комиссии Союза ССР по пересмотру водных и железнодорожно-водных тарифов представить в Совет Труда и Обороны к 1 октября 1930 г.

Поручить Совету Труда и Обороны по заслушании отчетов Народного Комиссариата Путей Сообщения, Тарифного комитета при Народном Комиссариате Путей Сообщения и заключений Государственной Плановой Комиссии Союза ССР установить сроки введения в действие новых тарифов.

26 февраля 1930 г.

О РЕОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ

(Постановление ЦИК и СНК СССР)

Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляют:

1. Реорганизовать управление железными дорогами на следующих основаниях:

а) правления железных дорог заменяются дирекциями, во главе которых стоят директора, действующие на основе единоначалия;

б) директора железных дорог назначаются Народным Комиссаром Путей Сообщения;

в) каждая железная дорога является самостоятельным хозяйственным органом Народного Комиссариата Путей Сообщения и пользуется правами юридического лица;

г) каждая железная дорога работает на основе своего производственно-финансового плана, утверждаемого Народным Комиссариатом Путей Сообщения;

д) положение о дирекциях железных дорог утверждается Народным Комиссаром Путей Сообщения, этим положением на директоров железных дорог, кроме функций, выполняемых в настоящее время правлениями железных дорог, может быть возложена часть функций в области технического руководства, планирования и регулирования железнодорожного транспорта, осуществляемых Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

2. Народному Комиссару Путей Сообщения поручается:

а) в месячный срок утвердить положение о дирекциях железных дорог;

б) в тот же срок внести на утверждение Совета Народных Комиссаров Союза ССР изменения действующего законодательства Союза ССР, вытекающие из настоящего постановления.

Председатель ЦИК Союза ССР **М. Калинин**

12 июля 1930 г.

О РАБОЧЕМ ВРЕМЕНИ И ОТДЫХЕ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
(Постановление Совета Народных Комиссаров)

1. Действие настоящего постановления распространяется на работников, эксплуатируемых и сооружаемых железных дорог и подъездных путей необщего пользования, связанных непрерывной колеей, в общей сетью железных дорог.

На работников остальных подъездных путей настоящее постановление может быть распространено наркомтрудами союзных республик.

2. Продолжительность нормального рабочего времени, за изъятиями, указанными в ст.ст. 3—6, устанавливается в 7 часов в сутки, не включая перерыва для отдыха и приема пищи.

3. Для работников, еще не переведенных на 7-часовой рабочий день согласно постановлению ЦИК и СНК СССР от 2 января 1929 г. о семичасовом рабочем дне (Собр. Зак. СССР 1929 г. № 4, ст. 30), временно сохраняется нормальный 8-часовой рабочий день.

4. Для работников особо тяжелых и вредных для здоровья профессий согласно перечням, издаваемым НКТ СССР, устанавливается сокращенный рабочий день.

5. Продолжительность нормального рабочего времени устанавливается в 6 часов в сутки для:

а) телеграфистов всех наименований и телефонистов у коммутаторов, несущих дежурство в ночное время или работающих в сменах, обслуживающих аппараты, действующие непрерывно круглые сутки;

б) диспетчеров при селекторной связи[1],

в) подростков в возрасте от 16 до 18 лет.

6. Продолжительность нормального рабочего времени устанавливается в 7 часов в сутки, включая получасовой перерыв для отдыха и приема пищи для:

а) работников умственного и конторского труда, работающих в центральном аппарате НКПС, а также в аппаратах дирекций железных дорог и районных управлений по сооружению железных дорог;

б) телеграфистов и телефонистов кроме указанных в п. «а» ст. 5.

7. Ненормированное рабочее время может устанавливаться для:

а) работников административно-технического и административно-хозяйственного персонала;

б) работников квалифицированного умственного труда, работа которых не поддается заранее точному учету по времени;

в) работников, работа которых по своему характеру не может производиться непрерывно и причем не допускает определения заранее числа и длительности перерывов.

---

[1] Приказом НКПС № 81/Ц от 28 мая 1936 г. для участковых диспетчеров установлен 8-часовой рабочий день.

Перечень категорий работников с ненормированным рабочим временем устанавливается в инструкции к настоящему постановлению.

8. Раздробление нормального рабочего времени на несколько частей любой длительности может применяться к работникам, работа которых по своему характеру не может производиться непрерывно, но допускает определение заранее числа и длительности перерывов.

При этом:

а) число перерывов не должно быть более трех, включая и перерыв для отдыха и приема пищи;

б) продолжительность каждого перерыва кроме перерыва для отдыха и приема пищи должна быть не менее одного часа, а перерыва для отдыха и приема пищи — от ½ до 2 часов;

в) время непрерывного отдыха в течение суток должно быть не менее 8 часов.

В инструкции к настоящему постановлению предусматриваются случаи, когда в отдельные дни для работников с раздробленным рабочим временем допускается увеличение действительного рабочего времени с соответствующим уменьшением его в другие дни того же учетного периода.

9. На работника помимо основных обязанностей может быть дополнительно возложена другая работа, близкая его квалификации, в следующих случаях:

а) когда нормальное рабочее время данного работника не заполнено выполнением обязанностей по занимаемой должности;

б) при замещении другого работника — в дни отдыха последнего.

10. Время начала и окончания работы и отдыха для работников, работающих посменно (дежурствами), для работников с раздробленным рабочим временем и для паровозных и поездных работников определяется графиками и расписаниями, устанавливаемыми администрацией по соглашению с соответствующим органом профсоюза и с утверждением инспектора труда.

Для всех остальных работников графики и расписания составляются только для установления еженедельных дней отдыха (ст. 22). Графики и расписания составляются не меньше чем на один месяц и объявляются не позднее чем за три дня до начала их действия.

Для паровозных и поездных работников товарных поездов время начала и окончания работы и отдыха в случаях, устанавливаемых в инструкции к настоящему постановлению, вместо графика и расписаний может определяться нарядами и специальными распоряжениями администрации, даваемыми работнику по возвращении его из предыдущей поездки. Однако в исключительных случаях администрация имеет право вызывать работника и без предварительного предупреждения в момент его возвращения из предыдущей поездки.

11. Продолжительность смен работников, работающих посменно, и период непрерывной работы паровозных и поездных работников должны равняться нормальному рабочему времени работников соответствующих категорий.

12. В виде исключения, в зависимости от местных технических условий, с разрешения инспектора труда продолжительность смен для работников, работающих посменно, и периодов непрерывной работы паровозных и поездных работников может быть увеличена, но не более чем до 12 часов. Однако за весь учетный период действительное рабочее время в общей сложности не должно превышать нормального рабочего времени за данный период.

13. При невозможности своевременно сменить паровозного и поездного работника, в случаях стихийных бедствий или других чрезвычайных обстоятельств, устанавливаемых в инструкции к настоящему постановлению, администрация имеет право задержать этих работников на работе и свыше установленных для них периодов непрерывной работы.

14. Сверхурочные работы помимо случаев, предусмотренных кодексом законов о труде, могут применяться и в других случаях экстренной необходимости. При этом общее количество сверхурочных часов не может для паровозных и поездных работников превышать 180 часов в течение года.

Для работников, работающих посменно, и паровозных и поездных работников, предельное число сверхурочных часов в течение учетного периода устанавливается в инструкции к настоящему постановлению.

Примечание. Применение сверхурочных работ в отношении работников, подпадающих под действие постановления ЦИК и СНК СССР от 4 апреля 1928 года об условиях труда на строительных работах (Собр. Зак. 1928 г. № 21, ст. 187), регулируется ст. 3 указанного постановления.

15. Продолжительность нормального отдыха после каждой смены работников, работающих посменно, регулируется графиками и расписаниями.

Продолжительность отдыха после каждой смены, как правило, должна равняться:

а) для работников с 8-часовым нормальным рабочим временем — числу часов предшествующей смены, умноженному на 2;

б) для работников с 7-часовым нормальным рабочим временем — числу часов предшествующей смены, умноженному на 2; сверх того, работникам этой категории предоставляется добавочный отдых с таким расчетом, чтобы весь отдых (основной и добавочный) составил 17 часов в среднем за каждый рабочий день в течение учетного периода;

в) для работников с 6-часовым нормальным рабочим временем — числу часов предшествующей смены, умноженному на 3.

В этот отдых во всех случаях включается время перерыва для отдыха и приема пищи.

16. Паровозным и поездным работникам отдых в месте постоянной работы (основное депо, пункт смены с жительством бригад и т. п.) предоставляется после каждой поездки в оба конца.

Продолжительность этого отдыха для работников с 8- и 7-часовым нормальным рабочим временем определяется следующим образом: берется двойное число часов работы за время поездки в оба конца и из этого числа высчитывается число часов отдыха в оборотном депо или пункте смены. Однако отдых на месте постоянной работы должен быть не менее 12 часов.

Работникам с 7-часовым нормальным рабочим временем, кроме того, дается добавочный отдых с таким расчетом, чтобы в течение учетного периода получилась продолжительность отдыха, установленная в п. «б» ст. 15.

17. Кроме отдыха в месте постоянной работы паровозным и поездным работникам, как правило, предоставляется отдых в обратном депо или пункте смены, если предшествующая работа продолжалась не менее 4 часов.

Продолжительность этого отдыха должна быть не менее половины времени предшествующей работы.

18. Для паровозных и поездных работников, обслуживающих временное движение на сооружаемых железных дорогах, а также хозяйственные, пригородные и другие специальные поезда, отдельные изъятия из правил ст.ст. 16 и 17 устанавливаются в инструкции к настоящему постановлению.

19. Для паровозных и поездных работников, а также для работников, работающих посменно, допускается установление в течение суток более чем одного периода непрерывной работы, с соблюдением правил ст. ст. 15 и 16.

20. Для всех работников предприятий и учреждений железнодорожного транспорта, перешедших на непрерывную производственную неделю, за изъятиями, указанными в ст. 21, устанавливается пятидневная рабочая неделя: четыре дня работы и один день отдыха.

21. На строительных работах и сезонных работах устанавливается шестидневная рабочая неделя: пять дней работы и один день отдыха.

Постоянные работники, работающие на сезонных или строительных работах совместно с строительными и сезонными работниками, переходят на шестидневную рабочую неделю на время сезона или строительства.

НКПС по соглашению с НКТ СССР и ВЦСПС может устанавливать для паровозных работников шестидневную рабочую неделю на период усиленных перевозок, с последующим предоставлением этим работникам по окончании усиленных перевозок соответствующего количества дней отдыха, причитающихся из расчета пятидневной недели.

Эти дополнительные дни отдыха могут быть присоединены к очередному отпуску или предоставлены в другое время.

22. Работникам, для которых установлена пятидневная рабочая неделя, предоставляется сверх отдыха в революционные дни не менее 72 дней еженедельного отдыха в году, включая и те дни отдыха, которые приходятся на время отпуска.

Дни отдыха предусматриваются графиками и расписаниями.

Не допускается замена дней отдыха денежной компенсацией.

В экстренных случаях, устанавливаемых инструкцией к настоящему постановлению, администрация имеет право привлекать работников к работе в установленные для них дни отдыха. В этих случаях работнику должен быть предоставлен другой день отдыха той же продолжительности в течение ближайших двух рабочих недель.

23. В революционные дни (день памяти 9 января и В. И. Ленина — 22 января, дни Интернационала — 1 и 2 мая, дни годовщины Октябрьской революции — 7 и 8 ноября) производство работ воспрещается.

Исключение допускается для тех предприятий железных дорог, определяемых в инструкции к настоящему постановлению, работа которых непосредственно связана с обслуживанием движения поездов.

Работники указанных предприятий за работу в революционные дни получают заработную плату в двойном размере. С согласия местных органов профсоюза денежная компенсация может быть заменена предоставлением работникам других выходных дней в течение данного учетного периода.

24. Продолжительность каждого непрерывного еженедельного отдыха должна быть не менее 39 часов. Сокращение отдыха до 38 часов допускается только в тех случаях, когда установлены двухчасовые перерывы для отдыха и приема пищи.

25. Продолжительность непрерывного еженедельного отдыха для работников, работающих посменно, и для паровозных и поездных работников определяется путем прибавления 24 часов к нормальному отдыху после предшествующей работы. Во всяком случае продолжительность еженедельного отдыха должна быть не менее 39 часов в среднем за учетный период. Для работников, работающих по графикам и расписаниям, продолжительность отдельных периодов еженедельного отдыха может уменьшаться до 24 часов при условии увеличения других периодов этого отдыха.

26. В виде исключения для отдельных категорий работников, устанавливаемых в инструкции к настоящему постановлению, допускается предоставление указанных в ст. 22 дней отдыха в суммированном виде за период не свыше месяца.

27. Если продолжительность отдыха паровозных поездных работников после поездки в оба конца превысила установленную в ст. 16 нормальную продолжительность (переотдых), то допускается соответствующее уменьшение продолжительности отдыха после последующих поездок в другие дни того же учетного периода.

Однако при этом продолжительность отдыха не должна быть уменьшена более чем на 1/3 продолжительности, установленной в ст. 16, и отдых после поездки в оба конца (за вычетом переотдыха) не должен быть менее 8 часов.

28. Для работников, работающих посменно, и для паровозных и поездных работников в виде исключения допускается согласно графикам и расписаниям уменьшение продолжительности одного периода отдыха с соответствующим увеличением другого периода отдыха.

29. Работники с нормированным рабочим временем, находящиеся в командировке, получают еженедельные дни отдыха по возвращении из командировки, если во время нахождения в последней не могли их использовать.

Работники с ненормированным рабочим временем, обязанные по характеру работы к систематическим разъездам по линии, получают еженедельные дни отдыха по возвращении из командировки.

Прочие работники с ненормированным рабочим временем не получают еженедельных дней отдыха за время пребывания в командировке.

30. Вызов находящихся на отдыхе работников допускается только в случаях чрезвычайных обстоятельств, требующих неотложного выполнения рабо-

ты, при условии, что к моменту вызова истекло не менее половины продолжительности отдыха, установленного в ст. 15 и 16.

Однако в случае стихийных бедствий, крушений и пожаров допускается вызов работников независимо от продолжительности использованного ими отдыха.

В случаях порчи паровоза в пути или внезапной болезни паровозных и поездных работников допускается вызов на работу до истечения срока отдыха при условии, если к моменту вызова истекло не менее 8 часов.

Вызов паровозных и поездных работников, находящихся на отдыхе в оборотном депо или в пункте смены, до истечения минимума отдыха (ст. 17) не допускается, за исключением случаев стихийных бедствий, крушений, порчи паровозов в пути и внезапной болезни кого-либо из паровозных или поездных работников.

После работы по вызову продолжительность отдыха определяется согласно ст. 16 с добавлением неиспользованной к моменту вызова части отдыха.

31. Порядок учета рабочего времени и времени отдыха и продолжительность учетных периодов для отдельных категорий работников устанавливаются в инструкции к настоящему постановлению.

32. Время нахождения паровозных и поездных работников в распоряжении администрации в ожидании работы в месте постоянной работы или в другом месте, указанном администрацией, кроме случаев, перечисленных в ст. 33, признается рабочим временем с момента явки по графику, наряду или вызову.

Если при этом работнику было предоставлено помещение, пригодное для отдыха, то время, проведенное в этом помещении, не принимается в расчет при определении продолжительности отдыха согласно ст. 16.

33. Для паровозных и поездных работников не считается рабочим временем и не засчитывается в отдых:

а) время нахождения в оборудованных для отдыха вагонах или отделениях в свободное от работы время при сменном обслуживании паровоза или поезда во время движения;

б) время следования в поездах пассажирами из пункта постоянной работы к месту, назначенному для приема паровоза или поезда; время ожидания в означенном пункте, а также время возвращения к месту постоянной работы или жительства после сдачи паровоза или поезда. Изъятия из правил настоящей статьи для отдельных категорий работников могут быть установлены в инструкции к настоящему постановлению.

Время, указанное в п. «б» настоящей статьи, может компенсироваться в порядке, определяемом коллективными договорами.

34. Все вопросы, не предусмотренные в настоящем постановлении, регулируются общим законодательством о труде.

21 августа 1930 года.

ОБ ОСЕННЕ-ЗИМНИХ ПЕРЕВОЗКАХ

(Постановление ЦК ВКП(б) от 10 сентября 1930 г.)

Исключительно важная роль транспорта для социалистического строительства и особо для обороны страны в связи с огромными задачами, стоящими перед транспортом в период наступающих осенне-зимних перевозок, требует немедленного и решительного перелома в деле мобилизации широких рабочих масс не только транспорта, но и всех отраслей народного хозяйства, и прежде всего партийного, хозяйственного, профсоюзного актива, а также всех внутренних ресурсов транспорта для преодоления трудностей, связанных с обеспечением намеченного плана работ. Однако ЦК констатирует, что решение от 8 мая с. г., детально и конкретно определяющее задачи на осенне-зимний период как хозяйственных и профсоюзных организаций на транспорте, так и органов, планирующих транспорт, снабжающих его и использующих его перевозочные средства, в большинстве важнейших постановлений НКПС, ВСНХ и Наркомторгом Союза ССР не выполнено.

ЦК констатирует не только невыполнение НКПС постановления ЦК от 8 мая, но и особо отмечает совершенно неудовлетворительную подготовку со стороны НКПС к осенне-зимним перевозкам, что нашло свое отражение, между прочим, в значительном увеличении числа так называемых происшествий.

Транспорт вступает в осенне-зимние перевозки, оставив неустраненными узкие места с беспорядочным движением поездов, невыполнением заданных измерителей, большими простоями паровозов и вагонов, огромным количеством неисправных паровозов и вагонов, весьма низким качеством ремонта и абсолютно недопустимым состоянием труддисциплины.

ЦК, полностью подтверждая к неуклонному выполнению свое решение от 8 мая, постановляет:

1. Поручить СТО в 5-дневный срок принять меры к тому, чтобы среднемесячная нагрузка транспорта в сентябре на деле была не менее 54 тысяч вагонов в день. Предложить СТО добиться среднесуточной погрузки уже к 20 сентября не менее чем 57 тыс. вагонов.

2. Обязать НКПС в двухдекадный срок по основным грузовым направлениям пересмотреть первоочередность и исполнение работ, связанных с пропускной способностью, наметив жесткие меры по ликвидации узких мест и установив персональную ответственность за своевременное выполнение первоочередных работ.

3. Обеспечить выполнение измерителей по использованию паровозов и вагонов снижением непроизводительных простоев, упорядочением движения поездов, правильным составлением и выполнением расписаний, равномерностью движения поездов.

4. Снизить процент больных паровозов до заданных норм, путем оздоровления хозяйств ремонтных заводов ЦОРЗ и дорожных участковых мастерских, не допуская выпуска паровозов из ремонтных заводов и участковых мастерских под поезда с неоконченным ремонтом, установив за это более жесткие взыскания, особенное внимание обратив на своевременное изготовление запасных частей для линейных участков.

5. Предусмотреть в производственной программе на 1930/31 г. восстановление всех паровозов, имеющихся в резервном парке.

6. Отмечая недопустимость расформирования органов рационализации при реорганизации НКПС, создать немедленно систему органов по рационализации железнодорожного, дорожного и водного транспорта в составе оперативных управлений НКПС.

7. В целях усиления использования рабочей инициативы и изобретательства, поощрения лучших ударников и рабочих-рационализаторов, наряду с местными фондами, НКПС срочно выделить централизованный фонд премирования и поощрения, установив совместно с ЦК ж.-д. порядок его расходования.

8. НКПС развернуть реконструкцию транспортного хозяйства, для чего в первую голову должны быть осуществлены такие элементы реконструкции, которые, наряду с развитием пропускной способности, увеличивают безопасность движения поездов.

Одновременно ВСНХ в месячный срок совместно с НКПС наметить план развертывания производства основных элементов реконструкции транспорта с тем, чтобы выпуск их был осуществлен в 1930/31 г.

Обязать НКПС в ноябре представить в СНК доклад о мероприятиях по реконструкции транспорта.

9. Улучшить использование гужевого и автотранспорта с доведением пробега грузового автомобиля не менее чем до 100 км в сутки.

10. Обязать НКПС и ВСНХ на протяжении 1930/31 г. добиться, чтобы конкретные производственные задания в деле механизации погрузочно-разгрузочных работ были действительно выполнены, для чего немедленно приступить к срочному производству механизмов и простейших приспособлений, выделив для этого специальные заводы.

Поручить СТО через месяц заслушать доклад о том, как выполнены задания этого года и какие меры намечены для обеспечения выполнения программы будущего года.

11. СТО в декадный срок организовать в крупных узлах при исполкомах разгрузочные комиссии под председательством УПОЛСТО для регулирования погрузки, разгрузки, вывоза грузов со станции и для подготовки складских помещений.

12. СТО в двухдекадный срок рассмотреть вопрос об обеспечении через Союзтранс грузооборота станций и пристаней авто-гужевыми средствами, имея в виду в первую очередь снабжение станций, которые работают на экспорт и тяжелую индустрию.

13. Обязать ВСНХ снабжение транспорта подвижным составом, особенно специальным, с запасными частями, рельсами, стрелками, производить в точно установленные сроки, обеспечив это надлежащей системой и персональной ответственностью специально выделенных лиц, одновременно обратив особенное внимание на улучшение качества поставок.

14. Наркомторгу, ВСНХ и НКПС обеспечить своевременное снабжение зимней спецодеждой всех категорий рабочих, связанных с движением поездов, в соответствии с колдоговором по установленным нормам.

15. ЦК особо подчеркивает факт падения труддисциплины на транспорте, прямым подтверждением чего является ухудшение ремонта, рост происшествий (10572 случая в первом полугодии 1928/29 г. и 14046 — в первом полугодии 1929/30 г.), крушений, рост прогулов, пьянства и т. п., что в первую очередь является следствием совершенно неудовлетворительной работы профсоюзов и хозяйственных органов на транспорте (железнодорожники и в особенности водники и местран), расхлябанности хозяйственного аппарата транспорта, особенно в его средних и низовых звеньях, недопустимо медленного внедрения на транспорте единоначалия и слабой работы партийных и комсомольских организаций.

Большинство профсоюзных организаций транспорта не перестроило своей работы в соответствии с задачами реконструкции и рационализации транспорта, не сумело возглавить и организовать соцсоревнование и ударничество (число действительных ударников по ряду узлов — Тула, Бахмач, Новосибирск и др. — не превышает 10—15%) и отстает в руководстве массовым движением рабочих по подъему производительности труда на транспорте.

16. В отношении классового врага — вредителя на транспорте, разгромленного в своей верхушке, но сыгравшего свою роль в организованной порче паровозов, крушениях, подрыве трудовой дисциплины на транспорте и т. п., необходимо обеспечить всемерное усиление бдительности рабочих и всей массы работников на транспорте. Все партийные, профсоюзные, хозяйственные и комсомольские организации транспорта должны с особой силой на конкретных примерах заострить борьбу с остатками вредительства, мобилизуя для борьбы с вредительством широкие массы транспортников во главе с рабочими-ударниками.

17. Одобряя мероприятия ЦК железнодорожников по проведению «ударного месячника перелома» и по массовой посылке на линии рабочих бригад, ЦК предлагает ЦК железнодорожников, водников, местрана, ВЦСПС и НКПС, а также местным парторганизациям добиться в самое ближайшее время действительного и решительного перелома в деле укрепления труддисциплины, развертывания соцсоревнования и ударничества вокруг конкретных задач осенне-зимних перевозок, обеспечив для этого своевременное доведение оперативных заданий по перевозкам до района, станции, завода, цеха, бригады, судна; организуя массы для борьбы за встречный промфинплан и против отсталых, хвостистских, рваческих элементов, а также для решительной борьбы против элементов саботажа, дезорганизации, контрреволюционных кулацких и вредительских вылазок, всесторонне используя для этого происходящие перевыборы союзных органов, широко поощряя и премируя действительных ударников и тех работников административно-технического персонала, которые энергично и мужественно борются за оздоровление транспорта.

Главное внимание во всей этой работе организации должны сосредоточить на быстрейшем проведении в жизнь обращения ЦК о борьбе за безусловное выполнение промфинплана текущего года и подготовке к полному выполнению

плана будущего года, на деле мобилизуя массы вокруг быстрейшего проведения в жизнь обращения ЦК.

18. Осуществить действительное единоначалие на транспорте, четко определив круг обязанностей адм.-технического персонала, его прав и ответственности, широко разъясняя рабочим сущность единоначалия, мобилизуя рабочие массы на борьбу с конкретными нарушителями труддисциплины на транспорте, сочетая административные взыскания с общественным воздействием самих рабочих масс (товарищеские суды, черная доска, общественный бойкот, показательные процессы и т. п.).

19. Ввиду исключительно важного значения транспорта в обороне страны, предложить НКПС в 2-декадный срок разработать ряд конкретных мероприятий по усилению дисциплинарных взысканий за нарушение трудовой дисциплины на транспорте (Положение об административных взысканиях). Особо выделить при этом ответственность комсостава за неиспользование своих административных прав в случаях нарушений труддисциплины, как за попустительство. Партийным, профсоюзным и хозяйственным органам на транспорте широко разъяснить всем рабочим и служащим, что применение усиленных мер дисциплинарных взысканий должно быть направлено прежде всего против тех отдельных лиц, которые своей дезорганизаторской деятельностью подрывают трудовой энтузиазм подавляющего большинства транспортников и подрывают среди них труддисциплину.

20. Обязать Наркомтруд, совместно с НКПС, в 10-дневный срок установить такой порядок разбора инспекторами труда на транспорте случаев нарушений труддисциплины, связанных с безопасностью движений, который обеспечил бы действительную ответственность нарушителей.

21. Поручить ЦК железнодорожников, водников и местран при проведении перевыборов своих низовых и средних звеньев принять меры к решительному укреплению этих звеньев лучшими рабочими — ударниками и квалифицированными работниками-партийцами и рабочими промышленности. Обязать те же ЦК профсоюзов провести конкретные мероприятия по оказанию выдвигаемым товарищам систематической помощи и руководства в их повседневной работе и о принятых мерах доложить ЦК через месяц.

22. Крайкомам, обкомам и ЦК нацкомпартий обеспечить развертывание массовой и производственной работы на транспорте, для чего выделить ответственных инструкторов по транспорту, восстановить регулярную работу транспортных совещаний. Командировать на 2—3 месяца членов бюро парткомов и контрольных комиссий, краевых, областных организаций и ЦК нацкомпартий на важнейшие участки транспорта.

Партийным организациям в узлах, на станциях и т. п. провести совместно с хозяйственными и союзными органами инструкторские совещания с посланными от НКПС, союзных организаций и др. бригадами, втянув в борьбу за дисциплину всю партийную общественность.

23. ЦК отмечает явно неудовлетворительную работу комсомола на транспорте, в том числе недостаточное участие комсомольцев в подготовке к осенним и зимним перевозкам.

ЦК обязывает ЦК ВЛКСМ мобилизовать, кроме нескольких членов ЦК ВЛКСМ, комсомольский актив и широкие массы комсомольцев и рабочей молодежи как транспортников, так и в известной части промышленных районов с тем, чтобы ударные бригады комсомольцев были передовиками соцсоревнования и ударничества, на деле помогали преодолевать затруднения на транспорте (укрепление труддисциплины, борьба с расхлябанностью, прорывами, авариями, наблюдение за качеством ремонта, организация субботников, походов, рационализаторских групп и т. д.).

Поручить ЦК ВЛКСМ совместно с ЦК металлистов и железнодорожников в месячный срок мобилизовать 1000 комсомольцев из ударников для подготовки на должности пом. машинистов, машинистов и для усиления станционных кадров, особенно на промежуточных станциях.

Обратить особое внимание на подбор и инструктирование выделяемых для этой работы комсомольцев.

24. а) НКПС в кратчайший срок обеспечить переподготовку комсостава транспорта (главным образом начрайонов, начстанций, зав. ремонтами) и квалифицированных работников транспорта, связанных с движением поездов, и доложить ЦК через месяц.

б) НКПС принять решительные меры к укреплению и дальнейшему развертыванию школ ФЗУ.

в) Обратить особое внимание НКПС на правильное использование существующей квалифицированной рабочей силы на транспорте, имея в виду, что наблюдаются многочисленные факты использования квалифицированных рабочих не по своей специальности и в целом ряде мастерских и заводов рабочий день значительно недогружен.

25. Поручить НКПС принять меры к действительному выполнению решения ПБ от 8 мая об уравнении зарплаты транспортников с другими отраслями промышленности.

26. Предложить Наркомторгу СССР руководствоваться следующим порядком снабжения транспортных рабочих:

а) установить одинаковые нормы снабжения с рабочими для работников, связанных с движением поездов (около 40 тысяч человек): начальников и дежурных по станциям, заведующих маневрами, заведующих бригадами, нарядчиков, начальников районов, их заместителей и для основного инженерно-технического персонала районов.

б) Подтвердить обязательность снабжения железнодорожников по нормам городов списка № 1 и 2 для всех железнодорожных пунктов, совпадающих с этими городами. Снабжение работников дорог — Уссурийской, Забайкальской, Средне-Азиатской, Мурманской и участков дорог — Актюбинск — Казалинск, Сам.-Златоустовской ж. д. и Вологда — Архангельск Северной ж. д. производить по нормам городов списка № 1.

в) Ввиду особых условий работы паровозных, кондукторских бригад и других поездных рабочих, установить для них дополнительные нормы снабжения хлебом и сахаром в дни нахождения их в поездке.

г) Поручить НКПС, Наркомторгу и ЦК железнодорожников установить твердый контингент железнодорожников, не вошедших в список городов № 1 и № 2, которые должны снабжаться по этим спискам.

д) Предложить Наркомторгу, НКПС и Центросоюзу точно определить, какие города по списку № 2, какими продуктами и в какой доле снабжаются из централизованных и децентрализованных фондов.

е) Организовать снабжение железнодорожников из закрытых распределителей, для чего Центросоюзу в месячный срок организовать сеть стационарных закрытых распределителей, а также передвижных вагонов-лавок. НКПС предоставить Центросоюзу в месячный срок соответствующее количество вагонов-лавок.

ж) Обратить особое внимание на организацию столовых с круглосуточной работой для паровозных и поездных работников в пунктах смены таковых.

з) Обязать Центросоюз принять меры к восстановлению сети буфетов, предоставив льготы для работников транспорта, и предложить Наркомторгу предусмотреть в планах распределения соответствующие фонды.

и) Снабжение железнодорожников возложить на ЦРК, точно установив район деятельности каждого ЦРК, твердо прикрепив всех находящихся на снабжении в данном районе железнодорожников к определенному закрытому распределителю. В местах, где имеются крупные железнодорожные кадры и не имеется ЦРК, организовать специальные горпо для снабжения железнодорожников.

При ЦРК организовать специальные контрольно-наблюдательные комиссии в составе 3—5 человек, избираемые пайщиками-железнодорожниками на правах членов правления, которые следят за правильным распределением фондов, правильным их использованием и отчитываются перед пайщиками-железнодорожниками. Часть этих членов правления должна принимать постоянное непосредственное участие в работе ЦРК, в качестве освобожденных от другой работы.

Поручить Центросоюзу и ЦК железнодорожников издать специальную инструкцию о работе контрольно-наблюдательных комиссий.

Организовать в аппарате областного союза кооперации специальные ячейки по планированию и контролю над снабжением железнодорожников. Правлением областного союза выделяется специальный член правления, на которого персонально возлагается ответственность за снабжение железнодорожников, находящихся в данной области.

В аппарате Центросоюза организуется специальная ячейка по планированию и контролю над снабжением железнодорожников. Во главе этой ячейки поставить члена правления Центросоюза, освобожденного от других обязанностей, который несет персональную ответственность за правильное использование фондов, выделяемых для железнодорожников, и за правильную организацию снабжения железнодорожников.

к) Считать необходимым, чтобы фонды, выделяемые в распоряжение ЦРК для снабжения железнодорожников, ни в коем случае не могли быть использованы на другие цели.

Ответственность за правильное использование фондов в ЦРК возлагается на председателя правления.

Наряду с этим обязать областные союзы наметить из местных ресурсов количество продуктов, предназначенных для усиления снабжения железнодорожников.

Директивы ВКП(б) по хозяйственным вопросам, стр. 776—782, Партиздат 1931 г.

О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

(Обращение СНК СССР и ЦК ВКП(б) «Ко всем партийным, советско-хозяйственным железнодорожным, профсоюзным и комсомольским организациям», 15 января 1931 г.)

Несмотря на ряд серьезных достижений, работа железнодорожного транспорта последнего периода свидетельствует о явном отставании темпов его работы от бурно растущего социалистического хозяйства страны, что создает уже в настоящее время ряд серьезных затруднений с перевозками.

Исходя из этого, декабрьский объединенный пленум ЦК и ЦКК и III сессия ЦИК СССР в своих постановлениях о народнохозяйственном плане на 1931 год поставили «под особое наблюдение рабочего класса и его партии... преодоление одного из наиболее узких мест в народном хозяйстве — железнодорожного и водного транспорта» и «решительное подтягивание транспорта к уровню тех требований, которые ставит перед ним бурный рост основных отраслей народного хозяйства».

Для успешного выполнения этой директивы пленума ЦК и ЦИК Союза, Совнарком СССР и ЦК ВКП(б) считают необходимым проведение следующих мероприятий:

Реконструкция и материальное снабжение железнодорожного транспорта

1. Предложить СТО не позднее 20 февраля рассмотреть план реконструкции ж.-д. транспорта и наметить конкретные мероприятия, обеспечивающие выполнение этого плана со стороны промышленности, начиная осуществление их с 1931 года.

В особенности обеспечить полное выполнение в срок программы паровозостроения, увеличенной с 612 паровозов в 1929—30 году до 1 028—в 1931 году; товарных вагонов — с 17,6 тысяч в 1929—30 году до 60 000 (в двухосном исчислении) в 1931 году, рельсов — с 460 тысяч тонн в 1929—30 году до 609 тыс. тонн в 1931 году.

2. Предложить ВСНХ полностью и своевременно выполнить план производства подвижного состава, цистерн и пружин для них, для чего при распределении металла обеспечить им, прежде всего, транспортное машиностроение и производство запасных частей.

3. Предложить СТО рассмотреть программу работ НКПС и обеспечение со стороны промышленности материалами по водоспабжению и механизмами для погрузочно-разгрузочных работ.

4. Предложить ВСНХ под личную ответственность председателей объединений и директоров заводов полностью и своевременно обеспечить НКПС необходимыми для паровозостроения запасными частями (дымогарными трубами, водо- и паро-перегревателями, крупной поковкой, рессорной сталью, бандажом, колесными парами, стальным литьем и т. д.), для чего разместить по заводам соответствующие заказы, обеспечив безусловное их выполнение как в смысле количества, так и качества продукции, в целях своевременного и комплектного снабжения транспорта.

5. Предложить НКПС в месячный срок провести ряд практических мероприятий обеспечивающих бережное отношение к материалам и запасным частям, рациональное их использование и, в особенности, экономию их путем замены цветных металлов черными, уменьшение напуска на обработку и т. д.

6. Предложить ВСНХ обеспечить транспорт вне всякой очереди топливом, учтя также необходимость накопления резервов. Одновременно предложить НКПС принять решительные меры к экономии топлива на транспорте, а НК РКИ установить специальное наблюдение за выполнением этого постановления. В месячный срок добиться снижения фактического расходования топлива не меньше чем на 15%, для чего установить нормы расходования топлива и обеспечить заинтересованность паровозных бригад в экономии топлива путем премирования их за экономию.

7. НКПС и дирекциям дорог в декадный срок организовать правильное составление смесей (жирных и тощих углей) для топки паровозов и наметить конкретные мероприятия по усилению инструктажа паровозных бригад в деле рационального использования топлива.

Улучшение паровозного парка и условий езды

1. Предложить НКПС совместно с НК РКИ в месячный срок организовать тщательное изучение конкретных условий и систем езды и обслуживания паровозов и поставить этот вопрос на рассмотрение СНК.

2. Не дожидаясь результатов изучения этого вопроса и не упраздняя пока обезличенной езды на всех дорогах, применять в широком масштабе спаренную и тройную езду, обязав НКПС не позднее 20 февраля отменить вовсе обезличенную езду на 6—8 железных дорогах и заменить ее спаренной и тройной ездой.

3. Ввиду затрудненности обслуживания паровозов двумя лицами, что отражается на состоянии паровозного парка, обязать НКПС немедленно отменить практику езды в два лица на паровозах при угольном и дровяном отоплении.

4. НКПС в пятидневный срок разработать и преподать местам указания о порядке применения различных систем езды и конкретные мероприятия, обеспечивающие надлежащее сохранение паровозного парка. В частности, немедленно разработать инструкции о порядке применения планово-предупредительного и межпоездного ремонта, особое внимание обратив на регулярность промывки и ухода за паровозами как со стороны работников в депо, так и паровозных бригад.

5. Обязать Всесоюзное объединение ремонтных заводов (ВОРЗ), наряду с сокращением сроков простоев паровозов в ремонте, обеспечить качественное улучшение ремонта, одновременно усилив производство запасных частей для ремонта паровозов в полном соответствии с потребностью в них.

Заработная плата паровозных бригад и рабочих по ремонту паровозов

1. Решительно отвергая проводившуюся нередко политику поравнения заработной платы в отношения различных категорий рабочих на ж.-д. транспорте, в целях улучшения качества работы паровозных бригад, лучшего ухода их за паровозами, улучшения состояния паровозов, движения поездов по расписанию, закрепления квалифицированных кадров и привлечения новых кадров на транспорт — предложить ЦК ж.-д. и НКПС обеспечить действительное проведение

в жизнь принятого ЦК ВКП(б) постановления от 10 января 1931 года о повышении зарплаты паровозным бригадам путем увеличения покилометровой оплаты, положив в основу следующее:

а) машинистам пассажирских поездов установить размер покилометровых из расчета 100% по отношению к основной тарифной ставке, что составит 252 руб. по 115% поясу вместо существующих 209 рублей;

б) машинистам товарных поездов мощных серий паровозов установить покилометровые из расчета 100% по отношению к основной тарифной ставке, что составит 225 р. 80 к. по 115% поясу вместо существующих 188 р. 55 к.;

в) машинистам товарных поездов, работающим на маломощных сериях, размер покилометровых установить из расчета 80% по отношению к основной тарифной ставке, что составит 204 руб. по 115% поясу вместо существующих 188 р. 55 коп.;

г) помощникам машинистов пассажирских и товарных поездов, имеющих право управления паровозом, установить размер покилометровых из расчета 70% по отношению к основной тарифной ставке, что составит 178 р. 50 к. вместо существующих 142 р. 50 к.;

д) помощникам машинистов пассажирских и товарных поездов без права управления паровозом установить размер покилометровых из расчета 70% по отношению к основной тарифной ставке, что составит 164 р. 90 к. вместо существующих 132 р. 50 к.;

е) заработную плату поездным кочегарам установить в первой группе до 100 рублей в месяц и во второй группе 90 рублей в месяц вместо 84 р. и 75 р.;

ж) оплату маневр. машинистам установить в размере 180 руб. по 115% поясу вместо существующих 152 руб.;

з) помощникам маневр. машинистов установить оплату в 125 руб. 50 коп. по 115% поясу вместо существующих 112 руб.

2. Выплата покилометровых поездным машинистам и помощникам машинистов должна быть увязана с качеством их работы, а именно:

а) езда без опоздания по расписанию с выполнением норм пробегов;

б) выполнение правил, гарантирующих безопасность движения поездов;

в) содержание паровозов в исправном состоянии и чистоте.

При невыполнении перечисленных условий производить удержание из покилометровых.

Маневренные бригады вместо покилометровых получают приработок за успешное производство маневровой работы.

3. Для улучшения качества ремонта и привлечения высококвалифицированных рабочих повысить плату рабочим, занятым на ремонте паровозов, установив обязательство за качество выполняемой работы.

Зарплата работников высшей квалификации на указанных видах ремонта должна быть доведена до 178 руб. в месяц по 115% поясу вместо существующих 150 рублей.

4. Зарплату лицам, ведающим постановкой дела ремонта паровозов (мастера, пом. мастеров, монтеры), повысить пропорционально повышению заработной платы руководимых ими групп рабочих с тем, чтобы иметь стимул для более квалифицированных рабочих на занятие низовых адм.-технических должностей.

5. Одновременно повысить зарплату всему низовому и среднему техническому персоналу предприятий, связанных с движением поездов и ремонтом подвижного состава, в том же размере, как и руководимым ими группам рабочих (дежурные по депо, машинисты-наставники, диспетчера, начальники и помощники нач. станций, составители поездов, главные кондуктора).

Планирование и регулирование перевозок

1. Для улучшения руководства движением поездов считать необходимым уточнить порядок составления и изменения планов перевозок, обеспечив полную взаимосогласованность их.

Одновременно с планами погрузки устанавливать и планы сдачи и приема груженых и порожних вагонов по обменным пунктам, организовав тщательное наблюдение за выполнением заданных норм.

2. Для увязки работы промышленных предприятий с железнодорожным транспортом предложить ВСНХ в месячный срок разработать конкретные предложения с такой организацией работ внутризаводского транспорта, которая обеспечила бы как нормальное развитие предприятий, так и бесперебойную работу железных дорог, и по согласованию с НКПС внести в СТО.

3. Для улучшения планирования перевозок и лучшего использования подвижного состава обязать особое совещание по перевозкам, НКПС, ВСНХ, Наркомвнешторг, Наркомснаб и Центросоюз в месячный срок разработать и осуществить конкретные мероприятия по более точному учету товаров, подлежащих перевозкам, регулируя перевозки конкретно по степени важности грузов.

4. Установить ответственность органов промышленности и торговли за реальность заявок на подвижной состав, предложив РКИ Союза ССР усилить борьбу с нерациональным использованием подвижного состава и нереальными заявками хозяйственных объединений, заготовительных и торговых организаций.

5. НКПС одновременно с планами перевозки устанавливать и планы сдачи и приемки груженых и порожних вагонов по обменным пунктам, организовав тщательное наблюдение за выполнением заданных норм.

6. Обязать НКПС принимать самые решительные меры в отношении дирекций дорог и районов, нарушающих регулировочные распоряжения НКПС, вплоть до предания суду и снятия с должности.

7. Поручить НКПС ни в коем случае не допускать встречных перевозок.

Организация управления ж.-д. транспорта

Внести следующие коренные изменения в организационную реформу ж.-д. транспорта, проведенную НКПС в 1930 г.

1. За начальником станции оставить функции технической и коммерческой эксплоатации (регулирование движения, прием, формирование и отправление поездов, наблюдение за порядком на станции и за своевременной погрузкой и выгрузкой), а также эксплоатации телефона и телеграфа.

2. Для правильной организации и ведения тягового хозяйства выделить основное и оборотное депо как самостоятельную хозяйственную единицу, с начальником депо во главе, подчинив его непосредственно району. За депо закрепить текущий ремонт и содержание всего подвижного состава (паровозы и вагоны). К депо же присоединить электростанцию и водоснабжение.

3. Для решительного улучшения содержания путевого хозяйства (в особенности земляного полотна, рельсового и шпального хозяйства и искусственных сооружений) восстановить в составе дистанции штат дорожных мастеров по одному на 15—20 км.

4. В целях сосредоточения работы дистанции и дорожных мастеров исключительно на содержании и ремонте пути освободить их на крупных узловых станциях от обязанностей наблюдения за гражданскими сооружениями и ремонтом их, создав для этого специальный небольшой орган.

5. В связи с изменениями в структуре и функциях станций, дистанций и депо и в целях наилучшей организации аппарата изменить структуру района, создав вместо многочисленных групп (19—22), существующих ныне в районном управлении, не более 6—7 отделов, функции которых должны в основном совпадать с функциями хозяйственных единиц внизу. Создать в районе, примерно, следующие отделы: эксплоатации, тяги, пути, связи и сигнализации, планово-финансовый, труда и кадров.

6. Структуру дирекций дороги привести в соответствие с измененной структурой района, сохранив в ней отдел рационализации.

7. Упразднить главную дирекцию НКПС, создав самостоятельные управления в составе НКПС в соответствии с управлениями дирекций дорог и отделами районов (эксплоатации, тяги, пути, связи и сигнализации и т. д.). Во главе каждого управления поставить члена коллегии.

8. Вся реорганизация должна быть проведена не позднее 15 февраля 1931 года с тем, чтобы проведена она была не механически, а тщательно подготовлена и разъяснена низовым работникам в порядке дачи соответствующих инструкций и выезда руководящих работников НКПС на места.

Кадры

1. В связи с изменением структуры и функций железнодорожного транспорта предложить директорам дорог и местным парторганизациям в месячный срок укомплектовать руководящий персонал депо и отделов тяги районов.

2. Предложить НКПС и директорам дорог не позднее 15 февраля обеспечить надлежащее руководство наиболее крупными станциями в части эксплоатации, в особенности путем укомплектования их как за счет выпущенных молодых эксплоатационников, так и за счет старых эксплоатационников, работающих не по специальности.

3. НКПС и директорам дорог не позднее 15 марта укрепить основные районы (30—40). Для укрепления и пополнения квалифицированными работниками низовых звеньев ж.-д. транспорта в месячный срок перебросить из аппарата НКПС, дирекций дорог не менее 250—300 квалифицированных инженерно-технических работников, осуществив эту переброску в первую очередь на важнейшие магистрали и узловые станции.

4. Предложить Наркомтруду при обеспечении рабочей силой и распределении ее по строительствам приравнивать крупнейшие объекты ж.-д. строительства (Новосибирск — Ленинск, вторые пути Свердловск — Вятка—Котельнич, вторые пути Кольчугинской линии, Рузаевка—Сызрань, Челябинск—Омск, постройку Можерес и т. д.) к таким первоочередным стройкам народного хозяйства, как Магнитострой, Кузнецкстрой и т. д.

5. Учитывая недостаточное наличие квалифицированных машинистов и их помощников, могущих обеспечить оздоровление и правильную эксплоатацию паровозного парка, предложить Наркомтруду, профсоюзам и всем парторганизациям в двухмесячный срок возвратить на ж.-д. транспорт всех машинистов и пом. машинистов, ушедших с транспорта на протяжении последних пяти лет и работающих в настоящее время не по специальности.

6. Поручить НКПС и ЦК ж.-д. провести ряд мероприятий по организации различного рода курсов переквалификации работников тяги и эксплоатации как вводных, так и испытательных.

Труддисциплина и работа профсоюзов

1. Учитывая чрезвычайно напряженную работу транспорта, его ответственную роль как в деле достижений запроектированных темпов развития народного хозяйства, так и в области укрепления обороноспособности страны, ЦК ВКП(б) и СНК ставит важнейшей задачей быстрое и решительное устранение нарушений труддисциплины на транспорте как среди рабочих и служащих, так и среди административного персонала.

2. Отмечая крайнее отставание транспортных организаций в деле проведения единоначалия на транспорте, всему руководящему административно-хозяйственному персоналу в кратчайший срок добиться коренного перелома в этом деле.

3. Перестроить работу профсоюзов жел.-дор. рабочих сверху донизу под углом укрепления профсоюзной дисциплины и мобилизации широких масс на дело подъема железнодорожного транспорта, предложив ВЦСПС произвести в двухмесячный срок необходимую проверку работы союза.

4. Всем партийным и хозяйственным организациям транспорта повести решительную борьбу с текучестью рабочей силы и частой сменяемостью административно-технического и руководящего персонала, особенно низовых хозяйственных звеньев (депо, станция, мастерская).

5. Предложить крайкомам, обкомам и ЦК нацкомпартий совместно с фракциями дорпрофсожей в течение февраля 1931 года закончить проверку и укрепление кадрами райпрофсожей.

6. В целях поднятия и использования производственной активности основных групп рабочих на ж.-д. транспорте, считать необходимым в составе профсоюзных организаций, райпрофсожей, дорпрофсожей и ЦК союза ж.-д. организовать производственные секции паровозных бригад и планово-распределительного ремонта, движения, пути, заводов ВОРЗ'а, погрузки-выгрузки и т. п

7. Основной задачей массовой работы партийных и профсоюзных организаций на производстве должно явиться обеспечение нового подъема ударничества и соцсоревнования, перенесение как из промышленности, так и внутри транспорта с одной дороги на другую образцов массовой работы и распространения их на весь ж.-д. транспорт, особенно в низовом производственном звене — цех, группа ремонта, ремонт пути, разъездные бригады и т. п.

8. Предложить Наркомснабу, Центросоюзу и всем местным организациям обеспечить в кратчайший срок проведение директив ЦК ВКП(б) о снабжении железнодорожников и привлечь к ответственности лиц и организации, не выполняющих этих директив, установив тщательную проверку за исполнением. Ускорить проведение в жизнь постановления о восстановлении особой транспортной потребительской кооперации.

9. Обеспечить снабжение спецодеждой железнодорожников, особенно категорий, связанных с движением поездов.

10. Освободить всю жилую площадь в домах, принадлежащих ж.-д. транспорту, от лиц, не имеющих отношения к нему или потерявших связь с транспортом. Органам надзора проверить исполнение этого решения со стороны местных организаций, закончив фактическое освобождение не позже 1 июня 1931 г.

Предложить СТО рассмотреть план жилстроительства на транспорте на 1931 г., исходя из необходимости увеличения его.

Поворот партийных и советско-хозяйственных организаций лицом к ж.-д. транспорту

1. ЦК Партии и СНК возлагает на местные парторганизации и исполкомы такую же ответственность за своевременное осуществление решений ЦК и СНК по транспорту, как за выполнение важнейших политических кампаний (хлебозаготовки, весенняя посевная кампания, показатели по промышленности и т. д.). Особое внимание уделить работе станционных парткомитетов и станционных и деповских ячеек, укрепив их партийными силами, увеличив партпрослойку на промежуточных станциях, добиваясь организации партячеек там, где их нет.

2. Ввиду того, что транспортные районы не совпадают с административными районами, охватывая территорию в 6—8 административных районов, признать необходимым, в целях улучшения постановки партработы на транспорте и придания ей боевого характера, установить институт секретарей — организаторов парт. работы, руководящих работой всех ж.-д. ячеек и станционных комитетов в пределах всего транспортного района.

3. Предложить крайкомам и обкомам провести решительные меры по поднятию труддисциплины в первую очередь среди членов партии, не останавливаясь перед снятием и исключением из партии дезорганизаторов, хвостистов, не выполняющих партийных директив и т. п.

4. Предложить крайкомам и обкомам в течение двух месяцев произвести переброску на партийную массовую работу на транспорте не менее 1000 человек партработников для обеспечения важнейших дорог, наименее обеспеченных парткадрами.

Совет народных комиссаров СССР и Центральный комитет ВКП(б) призывают все партийные, советско-хозяйственные, железнодорожные, профессиональные и комсомольские организации немедленно развернуть работу по осуществлению настоящего постановления с тем, чтобы путем тщательной подготовки, мобилизации творческой активности рабочих масс и максимального привлечения технического персонала в кратчайший срок провести его в жизнь и достигнуть решительного перелома в работе железнодорожного транспорта.

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР **В. Молотов** (Скрябин)
Секретарь Центрального Комитета ВКП(б) **И. Сталин**

15 января 1931 г.

Директивы ВКП(б) по хозяйственным вопросам, стр. 809—816, Партиздат 1931 г.

О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ДИРЕКТИВ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР И ЦК ВКП(б)

(Постановление Комиссии Исполнения при СНК СССР «Об улучшении работы железнодорожного транспорта»)

1. Заслушав сообщения о ходе выполнения директив Совета народных комиссаров Союза ССР и ЦК ВКП(б) об улучшении работы железнодорожного транспорта от 15 января 1931 г. Комиссия Исполнения при Совете Народных Комиссаров Союза ССР, соглашаясь в основном с выводами Рабоче-Крестьянской Инспекции Союза ССР, устанавливает, что представленные Комиссии Исполнения со стороны Народного Комиссариата Путей Сообщения и других учреждений материалы содержат в себе по преимуществу формальные указания о данных ими директивах, приказах и т. п., но еще не позволяют судить о том, как идет фактическое исполнение указанных директив Совета Народных Комиссаров Союза ССР и ЦК ВКП(б).

2. Комиссия Исполнения поручает Рабоче-Крестьянской Инспекции Союза ССР продолжить работу по фактической проверке проведения в жизнь указанных постановлений.

3. Сообщения Народного Комиссариата Путей Сообщения, Центрального комитета союза железнодорожников, Высшего совета народного хзяйства Союза ССР, Народного комиссариата снабжения Союза ССР, Народного комиссариата труда Союза ССР и Центросоюза о проделанной работе с содокладом Рабоче-Крестьянской Инспекции Союза ССР вновь поставить на обсуждение Комиссии Исполнения 28 февраля 1931 г.

Председатель Комиссии Исполнения **В. Молотов (Скрябин)**

15 января 1931 г.

О ВВЕДЕНИИ СПАРЕННОЙ ЕЗДЫ НА ВСЕХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

(Постановление СНК СССР)

Совет Народных комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Отменить обезличенную езду на паровозах и ввести спаренную езду на всех без исключения железных дорогах Союза ССР.

2. Предложить Народному комиссариату путей сообщения в двухдневный срок дать дорогам календарный план проведения спаренной езды с тем, чтобы перевод на спаренную езду по Союзу ССР был закончен не позднее 20 марта 1931 г.

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР **В. Молотов (Скрябин)**

25 февраля 1931 г.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ И ЕГО ОЧЕРЕДНЫЕ ЗАДАЧИ

(Резолюция пленума ЦК ВКП(б) от 11—15 июня 1931 г.)

1. Успешное осуществление индустриализации страны, быстрое развитие всех отраслей промышленности, строительство новых заводов гигантов, мощных комбинатов, растущий подъем сельского хозяйства на базе его коллективизации, строительство совхозов, бурное развитие новых районов с богатейшими месторождениями, широкое вовлечение окраин в хозяйственную жизнь страны предопределяют огромный рост работы железнодорожного транспорта, являющегося неразрывной органической частью социалистической индустриализации.

За первые два года пятилетки грузооборот железных дорог СССР вырос с 156 млн. т в 1929 г. до 238 млн. т в 1930 г. против 132 млн. т в 1913 г., превысив таким образом довоенный уровень на 80%.

Одновременно бурно растут и пассажирские перевозки. В истекшем 1930 г. железнодорожным транспортом перевезено 557 млн. человек против 291 млн. в 1928 г. и 185 млн. человек в 1913 г.

По выполненной грузовой работе железнодорожный транспорт СССР занял

второе место в мире после САСШ. В 1930 г. железные дороги СССР выполнили 133 млрд. тонно-километров против 61 млрд. тонно-километров в Германии, 29,2 млрд. тонно-километров в Англии и 565 млрд. тонно-километров в САСШ.

Такой рост перевозок при сравнительно незначительном новом железнодорожном строительстве привел к большому усилению грузонапряженности наших железных дорог. Уже в истекшем 1930 г. грузонапряженность железных дорог в СССР достигла 1738 тыс. тонно-километров на 1 километр против 1608 тыс. тонно-километров на 1 километр в среднем по сети САСШ.

В итоге общая работа железнодорожного транспорта СССР (перевозка грузов и пассажиров) достигла в 1930 г. 185 млрд. приведенных тонно-километров, что в два раза выше уровня перевозок 1913 г. и только на 7% ниже задания пятилетнего плана на 1932/33 г., установленного в 198 млрд. приведенных тонно-километров.

В то время как углубление мирового кризиса в 1931 году продолжает снижать работу железнодорожного транспорта капиталистических стран, перевозки железных дорог СССР показывают дальнейший значительный рост, и по уровню работы уже в 1931 г. пятилетка будет перевыполнена.

2. Указанный рост работы железнодорожного транспорта основан как на увеличении его материально-технической базы, так особенно на улучшении использования ресурсов железнодорожного транспорта.

Общая тяговая мощность паровозного парка страны выросла с 1913 г. по 1930 г. на 30% при росте средней тяговой силы паровоза с 8,4 т в 1913 г. до 11 т в 1930 г. Общая грузоподъемность вагонного парка увеличилась также на 30%.

Значительно увеличена пропускная способность железных дорог за счет открытия новых разъездов и расширения станций и узлов.

За период существования советской власти построено и сдано в эксплоатацию по 1930 г. 12,8 тыс. км новых железных дорог (Турксиб; Боровое — Акмолинск — Караганда; Троицк — Орск; Мерефа — Херсон и др.).

Это увеличение материальной базы сопровождалось значительным ростом качественных показателей работы транспорта. Среднесуточный пробег товарного вагона в 1930 г. составлял 93,4 км против 72 км в 1913 г.; пробег товарного паровоза — 153 км в 1930 г. против 119 км в 1913 году.

Преодолевая сопротивление бюрократически-косного старого аппарата железнодорожного транспорта, ведя упорную борьбу с вредителями, выдвигая из своей среды новые кадры руководителей, железнодорожный пролетариат, несмотря на разрушительные последствия мировой войны и интервенции, добился значительных успехов, подтвердив огромное преимущество планово-социалистического хозяйства перед капиталистическим.

3. Однако, несмотря на несомненные успехи в работе железнодорожного транспорта, темп роста его не соответствует темпам развертывания социалистического строительства страны, в результате чего транспорт стал узким местом в народном хозяйстве.

Отсталость в техническом перевооружении железнодорожного транспорта, значительная изношенность его основного капитала, вредительство, принявшее большие размеры за предыдущие годы, с одной стороны, крупные организационные недостатки системы управления транспортом и главным образом проведенная при отсутствии соответствующей технической базы система обезличенной езды и внедрение обезлички в другие звенья транспортного хозяйства — с другой, привели к ухудшению состояния паровозного парка, резкому падению трудовой дисциплины, понижению производительности труда и значительному общему ухудшению работы транспорта во второй половине 1930 г. и в I квартале 1931 г.

4. Центральный комитет партии во-время мобилизовал внимание всей партии вокруг вопросов о транспорте и наметил кардинальные мероприятия по оздоровлению железнодорожного хозяйства.

Проведенные на основе решения ЦК партии и СНК ликвидация обезличенной езды и замена ее спаренной, реорганизация управления железнодорожным транспортом, возвращение на транспорт квалифицированных кадров, повышение

зарплаты работников решающих звеньев железнодорожного хозяйства уже дали свои результаты.

Осуществление этой важнейшей директивы партии уже в апреле привело не только к улучшению состояния паровозного парка, но и к значительному оздоровлению в железнодорожном хозяйстве.

5. Несмотря на перелом в деле оздоровления железнодорожного хозяйства, темпы закрепления основных факторов этого перелома следует признать недостаточными.

Ремонт подвижного состава и технический надзор за ним в большинстве своем все еще неудовлетворительны. Прикрепление бригад к паровозам недостаточно устойчиво, имеют место частые срывы прикрепленных бригад.

Крайне неудовлетворительно поставлено регулирование движения НКПС и дорогами: плохая работа диспетчерского аппарата, невыполнение заданных измерителей и графиков движения, значительное количество «происшествия» и плохая работа станций, длительные простои вагонов, частая отмена поездов, — все это снижает качественные показатели и ставит задачу упорной борьбы за их преодоление.

I. Задачи реконструкции транспорта

1. Огромный рост перевозок за истекшие годы, перспективы дальнейшего значительного прироста грузооборота, в результате бурного развертывания социалистического строительства, ставят задачу коренной реконструкции железнодорожного транспорта.

Ускорение темпов этой реконструкции диктуется фактом резкого отставания материально-технической базы транспорта от потребностей народного хозяйства.

2. Одобряя постановление Политбюро ЦК от 25 мая 1931 г. о реконструкции железнодорожного транспорта, пленум постановляет утвердить основные установки НКПС по реконструкции железнодорожного транспорта в направлении: электрификации железных дорог, введения мощного подвижного состава (паровозов, электровозов и тепловозов), 50—60-тонных вагонов, автосцепки, автотормозов, автоблокировки, реконструкции верхнего строения пути, переоборудования тяговых устройств, водоснабжения, связи, механизации погрузочно-разгрузочных работ и т. д.

В соответствии с ростом грузооборота необходимо указанные элементы реконструкции вводить в первую очередь на наиболее загруженных направлениях.

3. Утвердить предложенное НКПС распределение эксплуатируемых железнодорожных линий по реконструкции пути в зависимости от грузонапряженности на три группы:

а) Реконструкцию линии первого типа, где допускаются паровозы с нагрузкой в 23 т на ось, провести в течение 1932—1933 гг. на следующих направлениях: Кузнецк—Челябинск; Челябинск—Магнитная; Ясиноватая—Долгинцево; Ясиноватая—Енакиево—Макеевский район; Грозный—Армавир; Курган—Свердловск; Валуйки—Лиски—Балашов—Пенза; Вятка—Буй—Ленинград; Прохладная — Беслан.

б) Реконструкцию линии второго типа, где допускаются паровозы «ЭУ» с нагрузкой на ось в 20 т, провести в течение 1932—1933 гг. на линии Кинель—Оренбург—Казалинск—Урсатьевская.

в) К третьей группе отнести все остальные линии, усиление путевого хозяйства которых должно быть одной из главнейших задач технического их перевооружения.

Не позднее 2-месячного срока рассмотреть вопрос об усилении пропускной способности Мурманской железной дороги.

4. Признать, что ведущим звеном реконструкции железнодорожного транспорта в перспективе его развития является электрификация железных дорог. За период 1932—1933 гг. электрификация должна быть проведена на линиях общим протяжением в 3690 км, из них под грузовое движение 3215 км по следующим направлениям:

1) Пермская железная дорога: Кизел—Чусовая—Калино; Чусовая—Н.-Тагил; Н.-Тагил—Свердловск; Магнитогорск—Уфа; Магнитогорск—Карталы.

2) Томская железная дорога: Усяты—Белово—Полысаево; Топки—Кемерово; Усяты—Кузнецк; Топки—Кольчугино—Полысаево; Анжерка—Кемерово.

3) Екатерининская железная дорога: Долгинцево—Запорожье; Запорожье—Чаплино; Ясиноватая—Чаплино.

4) Южная железная дорога: Лиман—Основа; Дебальцево—Зверево.

5) Юго-восточные железные дороги: Лихая—Сталинград.

6) М.-Курская железная дорога: Москва—Ожерелье—Волово.

7) З. К. ж. д.: Сталинск—Зестафони; Навтлуг—Сталинск; Зестафони—Самтреди; Навтлуг—Акстафа.

Под пассажирское движение электрифицировать линии с наиболее густым пассажирским потоком общим протяжением в 475 км.

Пленум подчеркивает особое народнохозяйственное значение дела электрификации железных дорог и предлагает ВСНХ в полной мере обеспечить развертывание промышленности для выполнения этого плана.

5. Признавая необходимым введение на безводных линиях тепловозов, одобрить план перевода в течение 1932/33 г. линий Красноводск—Чарджуй, Сальск—Батайск, Сталинград—Тихорецкая на тепловозную тягу.

II. Новое железнодорожное строительство

1. Создание ряда крупнейших промышленных комбинатов, Урало-Кузнецкая проблема, соединение Средней Азии с Сибирью, проблема соединения Казакстана с центрами страны, индустриализация окраинных областей Союза, значительное развертывание лесоразработок и освоение северных лесных районов, строительство мощных совхозов и колхозов, необходимость дальнейшего укрепления обороноспособности страны, все это ставит перед железнодорожным транспортом огромную задачу по строительству новых железных дорог и усилению пропускной способности существующих.

2. Между тем ход работы и темпы сдачи в эксплуатацию новых железнодорожных линий отстают от запроектированных планов. До сих пор наблюдается ряд крупнейших недостатков (частое изменение плана работ, недоброкачественность изысканий, слабая механизация, удорожание стоимости, неподготовленность к эксплуатации новых железнодорожных линий, недостаточность подготовки кадров для них и т. п.), что приводит к омертвлению капитальных вложений, затяжке строительства и удорожанию его себестоимости.

Наряду с необходимостью решительного увеличения материального покрытия нового железнодорожного строительства пленум предлагает НКПС:

1) Добиться действительного перелома в деле улучшения организации капитальных работ на транспорте, механизации процессов строительства, лучшей организации труда, расширения подготовки кадров и укрепления руководства в низовых строительных звеньях.

2) Максимально расширить подсобно-хозяйственные предприятия по использованию местных сырьевых ресурсов.

3) Совместно с ВСНХ СССР не позднее 15 июля разработать план изготовления необходимых механизмов для нового железнодорожного строительства (экскаваторов, компрессоров, водоотливных средств, сваебойного оборудования, камнедробилок и т. д.).

4) Предложить СНК СССР в трехмесячный срок установить твердый список новых железнодорожных линий, подлежащих обязательной постройке в 1932 г.

III. Осенне-зимние перевозки

Отмечая совершенно неудовлетворительное развертывание работ по надлежащей подготовке железнодорожного транспорта к осенне-зимним перевозкам (развитие станций, узлов, разъездов, смягчение профилей, усиление и ремонт пути; водоснабжение, недопоставка рельс, шпал и подвижного состава, труб и оборудования для водоснабжения и т. п.), пленум ЦК считает подготовку к осенне-зимним перевозкам на основе решительного закрепления спаренной езды

важнейшей задачей хозяйственных, партийных и профессиональных организаций.

Пленум ЦК предлагает:

А. По тяговому хозяйству

а) Полностью обеспечить осуществление плана оздоровления ремонта паровозов и вагонов и решительного снижения числа больных паровозов, установив систематическую проверку исполнения этого плана.

б) Обеспечить четкую работу депо — этого основного производственного звена железнодорожного транспорта, как в части качественно лучшей организации ремонта, так и в деле повышения производительности труда и наиболее рационального использования паровозов.

в) Обеспечить своевременную постройку и развитие основных и оборотных депо, повысить качество деповского ремонта, улучшить одновременно уход за паровозом со стороны паровозных бригад. Обеспечить приведение в порядок существующих депо с точки зрения улучшения их организации, состояния оборудования, отопления, освещения и т. д.

г) Усилить ремонтные средства основных депо на главных магистралях (дороги Донбасса, Урало-Кузнецкого комбината, Сибири и др.), обеспечив их необходимой рабочей силой, инженерно-техническими кадрами.

д) Отмечая неудовлетворительное руководство со стороны НКПС и дирекций дорог по использованию иностранного опыта и техники, а также почти полное отсутствие применения их в деле эксплуатации, организации деповского хозяйства и ремонта подвижного состава НКПС, в ближайшее же время обеспечить надлежащее использование передовой техники.

Б. По движению

а) Принять решительные меры к ликвидации опозданий пассажирских поездов и следованию товарных поездов по расписанию.

б) Обеспечить повышение квалификации и улучшение подбора диспетчерского аппарата и работников станций.

в) Обязать НКПС провести прикрепление составительных бригад к паркам, к сменам диспетчеров, к направлениям и т. п.

г) В течение летнего периода осуществить необходимые рационализаторские мероприятия по улучшению работы сортировочных, распределительных и промежуточных станций.

д) Закончить к осенне-зимним перевозкам работы по усилению диспетчерской и общей связи для обслуживания руководства движением поездов и работой станций, обратив особое внимание на полную обеспеченность связью районов с большой грузовой работой (Донбасс, Урал, Сибирь и др.).

е) Обеспечить надлежащее развертывание работы по механизации погрузки и выгрузки, осуществляя ее в первую очередь в крупнейших узлах и на распределительных станциях дорог Донбасса, Урала, Московском и Ленинградском узлах.

ж) Считая ненормальным существующее положение, при котором паровозы и вагоны находятся в работе в среднем всего около 30% производительного рабочего дня, обязать НКПС осуществить ряд мероприятий по внедрению наиболее рациональных графиков оборота паровозов, снижению простоев паровозов под набором воды, топлива, в ремонте, снижению простоя вагонов на станциях, под погрузкой, выгрузкой и т. д.

В. По усилению пропускной способности

1. НКПС обеспечить выполнение работ по усилению пропускной способности в соответствии с решением ЦК от 25 мая 1931 г. и в сроки, установленные правительством, приняв меры к форсированию работ по наиболее загруженным направлениям, по прокладке вторых путей, устройству разъездов, расширению пропускной способности станций, узлов, постройке тяговых

устройств и т. д. с тем, чтобы эти работы были закончены не позднее 1 октября 1931 года.

2. При производстве смены рельс провести концентрацию тяжелых рельс на линиях с наибольшей грузонапряженностью и ликвидировать на этих линиях чересполосицу из различных типов рельс.

3. Организовать более тщательный уход за верхним строением пути, улучшить подбор кадров по надзору за путями и снабжение их необходимым инструментом, материалами, обеспечив содержание путей в полной исправности.

Г. По водоснабжению

Особое значение для бесперебойной работы железнодорожного транспорта имеет водоснабжение, являющееся в настоящее время, в результате крайнего невнимания со стороны железнодорожных организаций к этому вопросу, отсутствия достаточных технических средств и совершенно неудовлетворительной поставки труб и оборудования для водоснабжения, одним из наиболее неблагополучных участков железнодорожного хозяйства.

а) Признавая правильной концентрацию работы по водоснабжению в первую очередь на дорогах Донбасса, Урало-Кузнецкого комбината и Турксиба, пленум ЦК предлагает НКПС взять под особый контроль производство работ по водоснабжению, приняв все необходимые меры к окончанию их к осенне-зимним перевозкам.

б) Отмечая совершенно недостаточное производство труб, фасонных частей, насосов, котлов и других элементов оборудования по водоснабжению, пленум ЦК предлагает ВСНХ обеспечить поставку транспорту чугунных и водопроводных труб в текущем году в размере 46,3 тыс. т и выполнение всех предусмотренных планом заказов на оборудование по водоснабжению.

IV. Материально-техническое снабжение железнодорожного транспорта

Признавая недостаточным количество подвижного состава и явно неудовлетворительное состояние путевого хозяйства (низкий технический уровень рельсового хозяйства, недостаточность шпального хозяйства, запущенность и плохое состояние балласта) в связи с неудовлетворительным материально-техническим снабжением транспорта, пленум ЦК, подчеркивая огромное народнохозяйственное и оборонное значение железнодорожного транспорта, предлагает ВСНХ СССР:

а) Обеспечить повышение уровня материально-технического снабжения транспорта в полном соответствии с запроектированными планами и добиться коренного улучшения качества поставляемой транспорту продукции.

б) В качестве особо ответственной задачи поставить немедленное расширение производств, связанных со снабжением транспорта, приравняв снабжение их как в области производства, так и в части капитальных работ к ударным стройкам, и обеспечить своевременное исполнение заказов транспорта в соответствии с подготовкой его к осенне-зимним перевозкам.

в) Обеспечить в текущем году полное выполнение заказов транспорта на подвижной состав: паровозов — 1038, товарных вагонов и цистерн — 47 400 (в двухосном исчислении) и пассажирских вагонов — 1467.

г) Поставить транспорту рельсы в размере 597 тыс. т и полностью выполнить заказы на рельсовые скрепления, стрелки и крестовины.

д) Обеспечить полное и своевременное исполнение заказов на запасные части для паровозов и вагонов.

е) Принять все необходимые меры к тому, чтобы уже в текущем году изжить все качественные дефекты в поставляемой транспорту продукции, в особенности по рельсам и бандажам, для чего усилить работу технического контроля и лабораторий по качеству на металлургических заводах, привлекая для этого иностранный технический опыт.

ж) Обеспечить железнодорожный транспорт необходимыми материалами и аппаратурой для самого широкого применения газовой и электрической наплавки сбитых стыков.

з) Поставить железнодорожному транспорту в текущем году 22 млн. штук шпал.

и) Организовать производство необходимого оборудования для расширения существующих и постройки новых шпало-пропиточных заводов.

к) Приступить к изготовлению оборудования для щебеночных и гравийных заводов.

Пленум ЦК предлагает НКПС повести решительную борьбу с расточительностью в расходовании металла на транспорте и поручает НКПС разработать и осуществить ряд практических мероприятий, способствующих экономии металла (уменьшение отходов при обработке, расширение утилизационных цехов, замена металла другими менее дефицитными материалами, широкое внедрение электро- и газовой сварки и т. п.).

V. По заводам ВОРЗ

Отмечая неудовлетворительную организацию ремонтного дела на заводах ВОРЗ, плохое качество ремонта паровозов, невыполнение директивы ЦК о переводе заводов с 1 июня на хозрасчет, крайне недостаточное использование иностранного опыта, пленум ЦК предлагает НКПС:

а) Обеспечить в кратчайший срок осуществление решений правительства и партии по улучшению качества ремонта паровозов на заводах ВОРЗ, широкому использованию иностранного опыта в ремонтном деле, снижению себестоимости и простоев в ремонте.

б) Форсировать намеченную реконструкцию заводов, на основании достижений иностранной техники в ремонтном деле, обеспечив в первую очередь реконструкцию заводов, обслуживающих районы с наибольшим грузооборотом.

в) В течение 1931 г. составить планы реконструкции существующих заводов ВОРЗ и строительства новых заводов (в первую очередь на Урале, в Сибири, на Дальнем Востоке), с тем чтобы в 1932 г. приступить к осуществлению как реконструкции, так и постройки новых заводов.

г) Обязать НКПС взять под особое наблюдение выполнение заводами ВОРЗ заказов по снабжению транспорта запасными частями и оборудованием, предусмотренных планом 1931 г.

VI. О хозрасчете на транспорте

Одобряя постановление СНК СССР об изменении системы финансирования и решение НКПС о переводе с 1 июля на хозрасчет дирекций дорог, районов, депо и других низовых производственных единиц, а также всех строительных и хозяйственных органов транспорта (НКПССТРОЙ, строительные тресты, строительные участки, ВОРЗ и его заводы, ВОЛТ, транлесы и транхозы), пленум, придавая исключительно важное значение проведению хозрасчета на транспорте, предлагает НКПС и всем его органам в течение второго полугодия добиться действительного проведения хозрасчета и на этой основе снижения себестоимости и общего улучшения работы транспорта.

Учитывая, что внедрение хозрасчета требует немедленного и решительного улучшения учета и отчетности на транспорте, пленум предлагает НКПС в кратчайший срок обеспечить надлежащую их постановку.

VII. Планирование перевозок и взаимоотношения транспорта с клиентурой

Пленум ЦК считает абсолютно недопустимым нерациональное использование хозорганами и кооперативными организациями перевозочных средств транспорта: встречные перевозки, задержка подвижного состава под погрузкой и выгрузкой, нереальные заявки и неиспользование в связи с этим подвижного состава, подаваемого под погрузку, неиспользование клиентурой наиболее благоприятного времени — летнего периода — для завоза массовых грузов (руда, топливо, сырье, промтовары).

а) Пленум ЦК одобряет решение СНК о создании Комитета по перевозкам, задачей которого является планирование перевозок и обеспечение лучшего использования клиентурой транспортных средств, проведение жесткой дисциплины в отношении клиентуры, ликвидации встречных перевозок.

б) Обязать ЦК нацкомпартий, обкомы и крайкомы взять под особое наблюдение выполнение установленных планов перевозок (своевременная погрузка,

разгрузка, подвоз, вывоз грузов и т. д.), а также составление правильных и своевременных планов перевозок для областей и районов.

в) Предложить СНК провести необходимые мероприятия, усиливающие материальную и судебно-административную ответственность как хозорганов, так и транспорта и их ответственных работников за нарушение установленных планов перевозок и условий использования подвижного состава.

г) Предложить Комитету по перевозкам взять под особое наблюдение летний завоз руды, угля, соли, известкового камня, дров и пр., а также обеспечение перевозок по направлениям в Среднюю Азию и на Дальний Восток.

д) ВСНХ немедленно развернуть работы по улучшению внутризаводского транспорта и подъездных путей (в особенности Донбасса, Урала и Кузбасса), пунктов погрузки и выгрузки, приведя их в соответствие с объемом развертывания производства и ростом перевозок.

VIII. По организационной структуре

1. Констатируя, что НКПС и дирекциями дорог еще не проведено до конца решение ЦК и СНК о реорганизации железнодорожного транспорта в отношении укрепления средних (районов) и низовых (депо, станции и дистанции) хозяйственных звеньев транспорта, пленум обязывает НКПС и дирекции дорог полностью провести исполнение этого решения и в своей дальнейшей работе исходить из необходимости укрепления района как важнейшего хозяйственного звена в системе железнодорожного транспорта.

2. Учитывая чрезвычайную недостаточность насыщения транспорта инженерно-техническим персоналом, пленум предлагает СНК полностью обеспечить финансирование подготовки кадров по плану, утвержденному на 1931 г.

Признавая совершенно неудовлетворительным развертывание работы по капитальному строительству вузов, техникумов и ФЗУ, предложить СНК СССР обеспечить необходимыми строительными материалами эти работы.

3. В соответствии с планом реконструктивных работ предложить НКПС перестроить программу и направление подготовки кадров во всех втузах и техникумах транспорта.

4. Обязать НКПС провести подготовку и переподготовку кадров на транспорте: диспетчеров, станционного персонала, административно-технического персонала депо, электротяговиков, тяговиков-эксплуатационников и т. п., в целях повышения их квалификации и обеспечения наиболее эффективного проведения реконструктивных мероприятий.

Пленум ЦК предлагает НКПС решительным образом улучшить оперативное руководство и работу всех звеньев транспортного аппарата, особенно оперативных управлений НКПС, усилить живое руководство местами, путем систематического выезда руководящих работников НКПС, дирекций дорог и районов на места, решительной борьбы с косностью, бюрократизмом в транспортном аппарате, быстроты и конкретности ответов на запросы линий, своевременного и полного использования инициативы местных органов и отдельных работников железнодорожного транспорта по улучшению железнодорожного хозяйства и его работы и своевременной проверки исполнения решений партии и правительства по транспорту.

IX. По зарплате и жилищно-бытовым вопросам

Одобряя решение Политбюро ЦК от 10 января 1931 г. о повышении зарплаты по важнейшим группам железнодорожников (что дает в среднем повышение зарплаты на 13% вместо предусмотренных планом 8%), приведении зарплаты в соответствие с качеством выполняемой работы и повышением производительности труда, а также решения по улучшению снабжения железнодорожников, жилищному вопросу и бытовым условиям, пленум ЦК предлагает:

1. НКПС и ЦК железнодорожников полностью осуществить директивы ЦК по максимальному применению сдельной оплаты на железнодорожном транспорте и широкому премированию работников за примерную, образцовую работу.

2. Разработать и провести в кратчайший срок дополнительные мероприятия по улучшению материально-бытовых условий для высококвалифицированных ра-

ботников на окраинных дорогах (Сибирь, Дальний Восток, Средняя Азия, Мурманская железная дорога).

3. Придавая особо важное значение делу обеспечения жилищами работников транспорта и отмечая неудовлетворительный ход этого строительства, обязать НКПС обеспечить выполнение намеченного плана жилищного строительства, для чего СНК предусмотреть в III квартале необходимые материальные фонды и денежные ассигнования.

4. Обязать Наркомснаб и Центросоюз принять меры к дальнейшему улучшению снабжения железнодорожников, решительному улучшению работы транспортной кооперации, широкому развитию общественного питания на транспорте, приспособляя его к особым условиям работы транспортников (круглосуточное обслуживание).

X. О профессиональной и партийной работе на транспорте

Отмечая известное улучшение партийной и профессиональной работы на транспорте на основе проведения решений ЦК и Совнаркома от 15 января 1931 г., усиление мобилизации партийных и рабочих масс вокруг осуществления этих решений партии по оздоровлению транспортного хозяйства, пленум ЦК считает, что основной задачей в работе партийных и профессиональных организаций должна быть дальнейшая мобилизация рабочих масс на основе подъема производственной активности и роста соцсоревнования и ударничества на борьбу за улучшение работы транспорта и ликвидацию последствий вредительства, с засоренностью в ряде случаев транспортного аппарата чуждым элементом, с проникновением классового врага и кулацких элементов в транспортную среду.

Особое внимание должно быть уделено решительному укреплению низовых партийных и профессиональных звеньев: цеха, группы, бригады. Пленум обязывает фракцию ВЦСПС, ЦК железнодорожников, крайкомы и райкомы партии принять необходимые меры к усилению партийной и профессиональной работы особенно в этих звеньях.

Решение огромных поставленных перед транспортом задач возможно лишь при условии решительного преодоления косности и бюрократизма в работе транспортных организаций, при условии большего приближения местных партийных и профессиональных организаций к запросам и нуждам транспорта, большей увязки хозяйственных организаций железнодорожного транспорта с общими задачами хозяйственного развития районов.

Наряду с этим пленум отмечает, что со стороны краевых, областных и районных комитетов партии не осуществляется в достаточной мере директива ЦК об усилении их работы на транспорте. Возлагая ответственность за партийно-политическую работу на транспорте на институт парторганизаторов, пленум подчеркивает в то же время, что это ни в какой степени не снимает ответственности за работу транспорта с местных областных парторганизаций.

Пленум указывает, что осуществление огромных хозяйственно-политических задач, стоящих перед транспортом, требует сосредоточения главного внимания на закреплении спаренной езды, укрепления единоначалия, решительной борьбе за трудовую дисциплину, преодолении бюрократизма в области управления транспортом, немедленной развернутой подготовке к осенне-зимним перевозкам и большевистском проведении коренной реконструкции материально-технической базы железнодорожного транспорта.

Транспорт — неотъемлемая часть социалистической индустриализации страны — должен во всех своих звеньях развиваться в полном соответствии с общим развертыванием социалистического строительства.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 463—471, Партиздат, 1936 г.

О МЕРОПРИЯТИЯХ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА в 1932—1934 гг.

(Постановление Совета Народных Комиссаров)

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. При разработке плана реконструкции железнодорожного транспорта при-

нять в основу следующие размеры грузооборота: в 1932 году 400—430 м. т; в 1933 году 540—570 м. т и в 1934 г. — ориентировочно — 760 м. т.

2. Исходя из указанного роста грузооборота, утвердить основные установки НКПС по реконструкции ж.-д. транспорта в направлении: а) электрификации железных дорог, б) введения мощного подвижного состава (паровоз, тепловоз и 50—60-тонный вагон), в) автосцепки, г) автотормозов и д) автоблокировки.

Признать необходимым, в соответствии с ростом грузооборота по важнейшим грузовым направлениям, указанную реконструкцию проводить постепенно и в первую очередь на наиболее загруженных направлениях.

3. Утвердить предложенное Народным Комиссариатом путей сообщения распределение эксплоатируемых железнодорожных линий в зависимости от напряженности грузопотоков на три группы:

а) Первая группа линий с наибольшими грузопотоками оборудуется рельсами типа II-а, шпалами — 1 800—1 900 на 1 км и балластом — гравием и щебнем. По этим линиям допускаются паровозы и электровозы с нагрузкой в 23 тонны на ось.

Реконструкцию первого типа провести на следующих линиях:
Кузнецк—Челябинск,
Челябинск—Магнитная,
Ясиноватая—Долгинцево,
Долгинцево—Лоцманская,
Ясиноватая—Енакиево—Макеевский район,
Грозный—Армавир,
Курган—Свердловск,
Валуйки—Лиски—Балашов—Пенза,
Вятка—Буй,
Буй—Ленинград,
Прохладная—Беслан.

б) Вторая группа — с укладкой рельс III-а, с модернизированным скреплением, шпалами 1 600 на 1 км и балластом — гравий и хороший песок, с допуском по этим линиям паровозов ЭУ и 20-тонных.

Реконструкцию второго типа провести по линии:
Кинель—Оренбург—Казалинск—Урсатьевская.

в) Третья группа — вся остальная сеть железных дорог.

4. Важнейшее внимание в плане реконструкции транспорта должно быть обращено на его электрификацию. В 1932, 1933 и 1934 гг. должно быть электрифицировано 3 540 км пути, из которых 3 065 км под грузовое движение и 475 км. под пассажирское движение; электрификация линий под грузовое движение должна быть проведена по следующим направлениям:

1. Пермская ж. д.	Кизел — Чусовая—Калино,	протяжением	—	130 км
	Чусовая—Н. Тагил	»	—	230 »
	Н. Тагил—Свердловск	»	—	143 »
	Магнитная—Уфа	»	—	411 »
	Магнитогорск—Карталы	»	—	146 »
2. Томская ж. д.	Усяты—Белово—Полысаево	»	—	124 »
	Топки—Кемерово	»	—	33 »
	Усяты—Кузнецк	»	—	40 »
	Топки—Кольчугино—Полысаево	»	—	111 »
	Анжерка—Кемерово	»	—	117 »
3. Екатерин. ж. д.	Долгинцево—Запорожье	»	—	175 »
	Запорожье—Чаплино	»	—	100 »
	Ясиноватая—Чаплино	»	—	148 »
4. Донецкая ж. д.	Дебальцево—Зверево	»	—	155 »
5. Юго-Вост. ж. д.	Лихая—Сталинград	»	—	381 »
6. М.-Курская ж. д.	Волово—Ожерелье	»	—	164 »
	Москва—Ожерелье	»	—	118 »

7. Кавказская ж. д.	Сталинск—Зестафони, протяжением	—	63	км
	Навтлуг—Сталинск	» —	127	»
	Зестафони—Самтреди	» —	61	»
	Навтлуг—Акстафа	» —	88	»
	ИТОГО		3 065	км

Под пассажирское движение электрифицировать следующие линии с наиболее густым пассажирским потоком:

1. Северная ж. д.	Правда—Софрино—Загорск, протяжением	—	36	км
	Загорск—Александров	» —	41	»
2. Октябрьск. ж. д.	Ленинград—Ораниенбаум	» —	72	»
	Ленинград—Павловск	» —	27	»
	Москва—Крюково	» —	38	»
3. Закавк. ж. д.	Боржомская ветвь	» —	33	»
4. Сев.-Кав. ж. д.	Минераловодская ветвь	» —	72	»
5. М.-Курск. ж. д.	Москва—Обираловка	» —	24	»
	Москва—Подольск	» —	43	»
6. М.-Казан. ж. д	Москва—Раменское	» —	45	»
	Москва—Голицыно	» —	44	»
	ИТОГО		475	км

5. Признать необходимым выпуск в 1932 году 15 тепловозов и 30 электровозов.

Обязать ВСНХ в 2-декадный срок разработать необходимые мероприятия по электровозо- и тепловозостроению для выполнения программы 1932 года и следующих лет.

6. Организацию производства новых паровозов на ближайшее время проводить, исходя из введения: паровозов с 20-тонной нагрузкой на ось на линиях, составляющих большую часть железнодорожной сети, и паровозов с нагрузкой в 23 тонны на ось на линиях с наибольшей грузоподъемностью.

7. В связи с тем, что производство 20-тонных паровозов требует реконструкции действующих паровозостроительных заводов, предложить ВСНХ в 1932 году реконструировать один из существующих заводов применительно к изготовлению паровоза 1—5—1 с давлением на ось в 20 тонн.

8. Производство 23-тонных паровозов организовать на Луганском заводе, который должен быть закончен к 1 октября 1932 года с тем, чтобы до 1 апреля 1933 года были выпущены 100 23-тонных паровозов.

Обязать НКПС не позже 1 августа 1931 года сдать Парвагдизу проверенные и утвержденные рабочие чертежи по 23-тонному паровозу.

9. Обязать ВСНХ в установленный по соглашению с Парвагдизом срок обеспечить окончание проектов и рабочих чертежей как по техническим процессам, так и по строительным работам для Луганского завода.

10. Обязать персонально Начальника Союзстроя — тов. Иванова — организовать работу строительства на Луганском заводе таким образом, чтобы пуск отдельных цехов и отдельных агрегатов был обеспечен в установленные сроки.

11. Обязать ВСНХ выпустить в 1932 году для НКПС не менее 1 750 товарных и пассажирских паровозов, представив в декадный срок на рассмотрение СТО полные расчеты потребности в оборудовании и необходимых затрат для перестройки заводских производственных процессов, обеспечивающей выполнение этой программы.

Поручить ВСНХ и НК РКИ к 15 июля 1931 года произвести дополнительную проверку производственных возможностей паровозостроительных заводов, в целях дальнейшего увеличения производственной программы по паровозостроению в течение 1932 года за счет разгрузки паровозостроительных заводов от других заказов.

Предложить ВСНХ к 1 июля доложить СТО о мерах, обеспечивающих выполнение плана капитальных работ по Парвагдизу в 1931 году.

12. Поручить НКПС в 3-месячный срок изучить экономическую сторону

эксплоатации паровозов «ГАРРАТ» применительно к условиям СССР и доложить об этом в СТО.

13. Предложить НКПС и ВСНХ, начиная с 1932 года, взять линию на прекращение производства малогрузных вагонов с таким расчетом, чтобы, начиная с 1933 года, промышленность производила исключительно большегрузные вагоны, ориентируясь в основном на открытый подвижной состав грузоподъемностью в 50—60 тонн.

Поручить НК РКИ в месячный срок проверить, насколько принятый тип хоппера пригоден для перевозки руды и угля в зимнее время.

14. Определить программу грузового вагоностроения на 1932 год в 2-осном исчислении — на заводах ВСНХ в 80 тыс. вагонов, а на заводах НКПС не менее 20 тыс. вагонов

Обязать ВСНХ в 2-декадный срок разработать и доложить в СТО о мероприятиях, необходимых для выполнения программы по вагоностроению на 1932 год.

15. Все эксплоатационные показатели работы железнодорожного транспорта на 1932 год (пробег товарного вагона, пробег паровоза и т. д.) должны быть взяты в размерах не ниже показателей, намеченных планом на 1931 г. (за исключением состава товарных поездов).

16. Так как введение мощного подвижного состава должно одновременно сопровождаться переходом на автосцепку и автотормоза, предложить:

а) НКПС не позже 1 августа с. г. закончить рассмотрение вопроса о типе автосцепки;

б) ВСНХ — приступить в 1931 году к постройке завода автосцепки, ассигновав на это уже в 1931 году дополнительно 5 млн. руб. (за счет государственного резерва).

17. Предложить ВСНХ обеспечить выполнение планового задания об окончании постройки завода автоблокировки и связанных с ним сооружений не позже конца 1931 года.

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР **В. Молотов (Скрябин)**

28 июля 1931 г.

ОКТЯБРЬСКИЙ ПЛЕНУМ ЦК ВКП(б) О РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

(Резолюция пленума 28—31 октября 1931 г.)

1. Заслушав отчетный доклад НКПС, пленум ЦК считает оценку и выводы, сделанные Политбюро в отношении работы железнодорожного транспорта от 5 октября с. г., правильными и, в частности, полностью одобряет решение о смене руководства НКПС.

2. Пленум констатирует, что основными недостатками в работе железнодорожного транспорта продолжают оставаться: наличие еще далеко не ликвидированной обезлички и безответственности в работе железнодорожных органов, начиная с низовых звеньев и кончая НКПС; отсутствие подлинной большевистской борьбы со срывами спаренной езды на паровозах; неумение использовать внутренние резервы транспорта и добиться жесточайшей экономии в расходовании средств и материалов.

До сих пор на железнодорожном транспорте в вопросах зарплаты в значительной мере еще имеет место уравниловка, а хозорганы и профсоюзы не взялись еще за решительное упорядочение организации труда, оплаты и улучшение снабжения. Качество ремонта паровозов и вагонов как на заводах ВОРЗ, так и в депо все еще остается крайне неудовлетворительным. Крупнейшим недостатком работы железных дорог является также плохая постановка дела эксплуатации (планирование перевозок, работа станций, диспетчеров и др.).

В значительной мере основной причиной всех перечисленных недостатков в проведении решения партии по транспорту является косность и бюрократизм транспортного аппарата и неумение руководителей железнодорожников-коммунистов бороться с этой косностью и бюрократизмом, поставить работу по-новому и работать большевистскими темпами в деле создания решительного перелома во всей работе транспорта.

Благодаря этим недостаткам железнодорожный транспорт, несмотря на некоторое повышение своей работы в сравнении с прошлым годом, все еще остается узким местом и одним из серьезных препятствий в деле успешного выполнения народнохозяйственного плана.

3. Пленум ЦК наряду с этим отмечает неудовлетворительное выполнение со стороны отдельных промышленных объединений и заводов заказов транспорта, особенно по вагонам, паровозам и запасным частям.

4. В обеспечение бесперебойной работы железнодорожного транспорта в течение осенне-зимних перевозок пленум ЦК ВКП(б) полностью одобряет мероприятия, которые проводит и намечает новое руководство НКПС в направлении: оздоровления паровозного и вагонного парка, решительного улучшения качества капитального и текущего ремонта, приведения в полный порядок депо, полной ликвидации срывов в спаренной езде, упразднения обезлички вагонов, улучшения движения поездов, расширения пропускной способности и улучшения водоснабжения на всех главнейших направлениях грузопотоков, ликвидации во всех отраслях железнодорожного хозяйства уравниловки в зарплате, внедрения прогрессивно-сдельной оплаты, решительного улучшения работы аппарата НКПС и дорог, беспощадно изгоняя все элементы косности и бюрократизма, установления крепкой дисциплины снизу доверху, обеспечив выполнение каждого распоряжения тщательной проверкой действительного, а не бумажного исполнения.

5. Пленум ЦК обязывает ВСНХ СССР немедленно развернуть работу заводов по вагоностроению и паровозостроению до использования их полной мощности и предлагает СТО не позже 1 декабря определить программу вагоно- и паровозостроения на 1932 г. Пленум ЦК предлагает ВСНХ СССР принять немедленно меры к специализации паровозостроительных заводов и переводу с них на другие предприятия заказов, не связанных с новым паровозостроением; поставить НКПС в IV квартале запроектированное количество рельс, подкладок, накладок, костылей и др. и немедленно принять меры к расширению производства рельс для выполнения увеличенной программы на 1932 г., поставить НКПС необходимое электрооборудование и материалы для улучшения связи важнейших узлов и направлений и полностью обеспечить транспорт оборудованием водоснабжения (котлы, двигатели, трубы) для ликвидации наиболее затрудненных в водоснабжении участков сети.

6. Ввиду исключительно важного значения обеспечения железнодорожного транспорта запасными частями предложить СТО и НКПС срочно принять меры к выполнению заказов на запасные части по заводам НКПС и промышленности, обеспечив полностью металлом изготовление запасных частей.

7. Признавая все еще неудовлетворительными выполнение планов снабжения железнодорожников и работу транспортной кооперации, пленум ЦК предлагает Наркомснабу и Центросоюзу полностью и своевременно обеспечивать снабжение железнодорожников в соответствии с размерами продовольственных и промтоварных фондов, устанавливаемых правительством. Предложить НКПС и ЦК Союза железнодорожников решительно улучшить распределение этих фондов по отдельным группам железнодорожников, укрепив работу транспортной кооперации.

8. Пленум ЦК признает совершенно неудовлетворительными со стороны НКПС и промышленности темпы подготовки проведения мероприятий по реконструкции транспорта в намеченные сроки и предлагает СТО в соответствии с решениями ЦК и СНК не позже 1 декабря с. г. рассмотреть весь план реконструктивных работ железнодорожного транспорта на 1932 г., исходя из необходимости проведения следующих мероприятий: развертывание работ по электрификации важнейших направлений Урала, Донбасса, Кузбасса и постройки в 1932 г. необходимого количества электровозов; развертывание строительства тепловозов для обеспечения линий, затрудненных водоснабжением, и особенно мелких тепловозов для маневровых и путейских работ; форсирование реконструкции Луганского завода для постройки новых более мощных типов паровозов; усиление линий по важнейшим направлениям, особенно по Донбассу и Уралу; реконструкция таких узлов, как Московский, Ленинградский и Нижегородский; ускорение постройки новых мостов через Волгу, Оку, Обь; механизация погрузки и разгрузки, коренное улучшение дела связи на дорогах;

оборудование подвижного состава автотормозами и на маршрутах замкнутых направлений автосцепкой и проведение реконструкции ремонтных заводов НКПС с выделением группы заводов для организации в широком масштабе изготовления запасных частей и инструментов.

9. Исходя из острейшей потребности железнодорожного транспорта в новых кадрах и высококвалифицированном крепком аппарате управления, пленум ЦК предлагает НКПС усилить работу по подготовке кадров через втузы, техникумы и путем переквалификации диспетчеров, движенцев, машинистов, электротяговиков и др. без отрыва их от работы.

10. В деле коренного улучшения работы железнодорожного транспорта пленум считает важнейшей задачей партии укрепление коммунистическими кадрами снизу доверху всех звеньев аппарата управления, особенно служб движения, перевод активных, выдвинувшихся коммунистов на хозяйственную работу в качестве начальников и помощников начальников станций, дистанций, депо, помощников начальников отдельных отделов, районов и дорог и т. п. Центральный комитет считает абсолютно неправильными и противоречащими интересам партии настроения тех коммунистов, которые не хотят с партийной или иной работы переходить на низовую транспортную хозработу.

Делом чести коммуниста на транспорте должно быть действительное овладевание техникой транспорта, уменье в короткий срок научиться и стать самостоятельным руководителем той или иной отрасли работы в аппарате или на линии.

Пленум ЦК обязывает ЦК нацкомпартий, крайкомы и обкомы усилить свое руководство районными и дорожными железнодорожными парторганизаторами, особое значение которых связано не только с делом укрепления партработы на транспорте, но и с подготовкой и внедрением партработников в хозаппарат транспорта.

Одобряя решение Политбюро о переводе значительного числа транспортных парторгов на хозработу, пленум ЦК поручает Оргбюро командировать новую группу партийных работников на дороги и в районы в качестве парторганизаторов.

11. Отмечая усиление внимания местных парторганизаций к вопросам транспорта, пленум ЦК, однако, констатирует, что нередко участие крайкомов и обкомов партии в транспортной работе ограничивается лишь формальными докладами, отчетами и обследованиями, вместо действительной проверки работы железных дорог и повседневного конкретного руководства со стороны парторганизации проведением мероприятий, улучшающих работу депо, станций, районов и т. п.

Для обеспечения систематической помощи транспорту со стороны областных и краевых парторганизаций пленум ЦК обязывает ЦК нацкомпартий, крайкомы и обкомы немедленно выделить специального секретаря исключительно для ведения работы по транспорту, освободив его от всех других обязанностей.

12. Партия не может допустить в какой-либо мере повторения зимних перебоев в работе железных дорог. ЦК будет считать местные парторганизации ответственными за прорывы в работе транспорта на том или ином участке. Внимание всей партии и местных парторганизаций должно быть еще в большей мере сосредоточено на дальнейшей мобилизации масс железнодорожников для улучшения работы паровоза, вагона, для повышения качества ремонта, для улучшения работы станций, для укрепления труддисциплины, для решительного улучшения работы аппарата управления, для борьбы с косностью и бюрократизмом. Должна быть обеспечена решительная борьба за бережливое использование транспортных средств, вагонов и паровозов, сокращения всяких простоев под нагрузкой и выгрузкой. Необходимы повседневная проверка и усиление исполнения заказов транспорта на промышленных предприятиях и улучшение качества их продукции.

Особое внимание партийных и профессиональных организаций должно быть сосредоточено на повышении работы низовых звеньев транспорта (цеха, депо, станции, дистанции и др.). В этих звеньях должны быть сосредоточены на предстоящий период напряженной работы транспорта руководящие кадры партийных и профессиональных организаций.

Мобилизация вокруг боевых вопросов, поставленных партией перед транспортом, должна не только предупредить повторение транспортных затруднений прошлого года, но, наоборот, обеспечить повышение работы железнодорожного транспорта для безусловного выполнения народно-хозяйственного плана.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 481—484, Партиздат, 1936 г.

ДИРЕКТИВЫ К СОСТАВЛЕНИЮ ВТОРОГО ПЯТИЛЕТНЕГО ПЛАНА НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР на 1933—1937 гг. ПО ТРАНСПОРТУ

(Из постановления семнадцатой конференции ВКП(б) «Основные задачи второй пятилетки»)

По железнодорожному транспорту — провести коренную реконструкцию железнодорожного транспорта, с развертыванием строительства новых железных дорог не менее 25—30 тыс. км, с постройкой нескольких десятков новых мостов через главные водные пути, с введением мощных паровозов и большегрузных вагонов, с развертыванием электрификации на ряде дорог, с широким введением автосцепки, автоблокировки, тепловозов. Развертывание железнодорожного транспорта должно обеспечить ускорение подъема хозяйства ряда районов и национальных республик, нужды которых совершенно неудовлетворительно обслуживались в прошлом.

По водному транспорту — провести реконструкцию морского и речного флота, освоение новых и улучшение существующих водных путей и строительство оборудованных речных и морских портов.

По дорожному и шоссейному строительству и автомобилизации — обеспечить более быстрый темп развития, чем по другим видам транспорта.

Воздушное сообщение развить по всем основным направлениям как одно из важнейших средств связи с отдаленными районами и с крупными промышленными центрами.

30 января — 4 февраля 1932 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 498—499, Партиздат, 1936 г.

ЧЕТКАЯ РАБОТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА — УСЛОВИЕ БЕСПЕРЕБОЙНОЙ РАБОТЫ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ЗАВОДОВ

(Из постановления семнадцатой конференции ВКП(б) «Итоги развития промышленности за 1931 г. и задачи 1932 г.»)

Конференция особо обращает внимание работников железнодорожного транспорта на необходимость исключительно четкой работы по снабжению металлургии как основным сырьем (руда, кокс, флюсы), так и вспомогательными материалами (магнезиты, огнеупоры, сырье для огнеупорных заводов). Работой железнодорожного транспорта должно быть обеспечено в 1932 г. создание таких резервов руды и кокса, которые обеспечили бы бесперебойную работу металлургических заводов. В частности необходимо в кратчайший срок разгрузить Криворожский бассейн от огромных запасов руды, скопившихся в нем, и перебросить их на заводы.

30 января — 4 февраля 1932 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 491, Партиздат, 1936 г.

О СООРУЖЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ ДОНБАСС — МОСКВА

(Постановление Совета Народных Комиссаров)

В целях дальнейшего развертывания угольной промышленности и металлургии Донецкого бассейна УССР, а также обеспечения снабжения топливом и металлом растущего числа заводов и фабрик, Москвы, Центрального промышленного района и Центрально-Черноземной области, Совет народных комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Немедленно приступить к сооружению мощной двухпутной железнодорожной магистрали: Донбасс—Москва, для чего обязать Народный Комиссариат путей сообщения:

а) построить новую железную дорогу Несветай—Валуйки протяжением 365 км;

б) развернуть работы по коренной реконструкции существующей железнодорожной линии и проложить второй путь от ст. Валуйки до ст. Ожерелье протяжением 695 км;

в) построить третий железнодорожный путь от ст. Ожерелье до Москвы протяжением 130 км;

г) построить новый железнодорожный мост через р. Оку у г. Каширы.

2. Для вывоза угля Штеровского района на сооружаемую железнодорожную магистраль построить новую железнодорожную линию Семейкино—Колпаково.

3. Установить срок окончания постройки всей новой железнодорожной магистрали Донбасс—Москва к 1 августа 1933 г., а вторых путей Валуйки—Ожерелье к 1 июля 1933 г.

4. Постройку железнодорожной магистрали Донбасс—Москва вести с расчетом на прохождение мощных паровозов и маршрутов с одним весом на всем протяжении дороги.

5. Признать это строительство ударным и поручить Народному комиссариату путей сообщения обеспечить его всеми необходимыми материалами и кадрами в первоочередном порядке.

6. Ввиду особо важного народно-хозяйственного значения магистрали Донбасс—Москва предложить всем народным комиссариатам Союза ССР, советам народных комиссаров УССР и РСФСР, а также исполнительным комитетам Московской области, Центрально-Черноземной области и Северо-Кавказского края обеспечить всемерное содействие постройке этой железнодорожной магистрали в установленный срок.

7. Организовать при Совете труда и обороны Комитет содействия строительству железнодорожной магистрали Донбасс—Москва и поручить Совету труда и обороны определить состав Комитета в целом.

Председатель СНК Союза ССР **В. Молотов (Скрябин)**

29 апреля 1932 г.

О ПРОВЕДЕНИИ ХОЗРАСЧЕТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

(Постановление Совета Народных Комиссаров)

Совет Народных Комиссаров Союза ССР отмечает, что директива о проведении хозрасчета на железнодорожном транспорте не выполнена и фактически хозрасчет до сих пор не осуществлен.

Крупнейшие финансовые недостатки на железнодорожном транспорте: обезличка в доходах, расходах и собственных оборотных средствах и отсутствие финансово-материальной заинтересованности отдельных звеньев (дирекции дороги, района, депо, станции); путаница в финансовых взаимоотношениях между отдельными звеньями транспорта; разрыв между материальными и финансовыми планами отдельных дорог, финансовое напряжение Народного Комиссариата Путей Сообщения, задержки в выплате заработной платы на отдельных дорогах, расходование средств не по прямому назначению и перебои в финансировании капитального строительства — являются следствием того, что действительного хозрасчета на транспорте нет.

Одной из основных причин слабого внедрения хозрасчета является неудовлетворительная работа финансовых органов транспорта и изолированность финансового хозяйства дорог от воздействия системы Государственного банка.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

А. Дорога

1. Дорога является основной хозрасчетной единицей железнодорожного транспорта с самостоятельным, законченным балансом.

Система расчетов Народного Комиссариата Путей Сообщения с дорогами за выполненные ими перевозки по расчетной плановой ставке отменяется.

Доходы дороги поступают в ее распоряжение и из них покрываются все расходы по эксплуатации и капитальному ремонту. Для финансирования капитального строительства и производства установленных бюджетных отчислений от дохода дороги отчисляются определенные суммы в распоряжение Народного Комиссариата Путей Сообщения согласно утвержденному ими плану.

Амортизационные отчисления остаются в распоряжении дороги и расходуются по утвержденному Народным Комиссаром Путей Сообщения плану.

2. Размер перечисляемых в распоряжение Народного Комиссариата Путей Сообщения доходов от каждой железной дороги устанавливается Народным Комиссариатом Путей Сообщения поквартально (перед началом квартала) в виде процента отчисления с учетом особенностей каждой дороги.

При перевыполнении дорогой плана по доходам в распоряжение Народного Комиссариата Путей Сообщения отчисляется часть этого превышения в проценте, устанавливаемом Народным Комиссариатом Путей Сообщения отдельно для каждой дороги. Дорога распоряжается всеми предоставленными ей собственными доходами, руководствуясь квартальными и годовыми планами.

3. На дирекции дорог возлагается: осуществление всех мероприятий по повышению доходности дороги и мобилизации внутренних ресурсов, сбор и учет всех доходов дороги, контроль и проверка отчетности станций по доходам и сборам дороги, фактическая ревизия станций и поездов, полная и своевременная сдача выручки на счета дирекции дороги в соответствующих филиалах Государственного банка, расчет сумм, причитающихся каждой дороге, участвующей в перевозках, и отчислений в распоряжение Народного Комиссариата Путей Сообщения и представление этих данных в Государственный банк для перечисления на соответствующие счета по указанию дирекции.

4. Все кассовые поступления по железнодорожному транспорту сосредоточиваются в системе Государственного банка, причем взысканные наложенные платежи с момента их инкассации вносятся на отдельные счета в Государственный банк.

Государственный банк ведет учет кассовых поступлений как по отдельным железным дорогам, так и по сети в целом. Дирекции дорог дают поручения учреждениям Государственного банка о перечислении на расчетные счета других дорог и Народного комиссариата Путей Сообщения причитающихся им сумм по доходам и отчислениям.

Все расчеты дирекций дорог по использованию представленных им доходов Государственый банк осуществляет исключительно по поручению дирекций дорог.

Поручения дорог о передаче доходов дирекциям дорог и Народному Комиссариату Путей Сообщения выполняются Государственным банком в сроки, устанавливаемые особым соглашением Народного Комиссариата Путей Сообщения и Государственного банка, но во всяком случае не реже чем подекадно.

> Примечание. За несвоевременный и неправильный учет доходов, несвоевременное и неправильное распределение сумм, причитающихся как данной дороге, так и другим дорогам и Народному Комиссариату Путей сообщения, — несут уголовную и дисциплинарную ответственность начальники финансовых отделов соответствующих дорог.

5. Для сезонного накопления материалов незавершенного производства и сезонных процессов производства железные дороги пользуются банковским кредитом на общем основании. Производственные предприятия Народного Комиссариата Путей Сообщения пользуются, кроме того, кредитами на документы в пути — также на общих основаниях.

6. Устанавливаемый настоящим постановлением порядок расчетов по доходам между дорогами и Народным Комиссариатом Путей Сообщения через систему Государственного банка вводится в жизнь полностью с 1 августа 1932 г.

7. Народному Комиссариату Путей Сообщения поручается в двухдекадный срок разработать конкретную систему организации, порядок и технику распределения между дорогами полного дохода от перевозок, полной проверки и контроля провозных плат, быстрой пересылки кассовых и доходных документов и меры по укреплению системы станционно-кассового аппарата.

8. В связи с установлением новой системы расчетов на железных дорогах Народному Комиссариату Финансов Союза ССР, Народному Комиссариату Путей Сообщения и Государственному банку поручается в месячный срок пересмотреть потребность в собственных оборотных средствах железных дорог и их предприятий и войти с докладом в Совет Труда и Обороны.

9. Все денежные расчеты между дирекциями дорог и хозяйственными объединениями транспорта производятся на договорных началах и через системы Государственного банка на общих основаниях.

10. В целях создания на железнодорожном транспорте правильного финансового хозяйства и немедленного его улучшения Народный Комиссариат Путей Сообщения обязан ввести в систему составление дирекциями дорог, транспортными хозяйственными объединениями и другими хозяйственными звеньями транспорта квартальных финансовых планов и на основе последних месячных кассовых планов доходов и расходов.

11. С изменением взаимоотношений финансовой системы транспорта с Государственным банком и оставлением доходов в распоряжении дорог им обеспечивается широкая возможность увеличения своих доходов, пополнения собственных оборотных средств, хозяйственно-финансовая маневренная способность, в результате чего создаются действительные условия для хозрасчетных отношений на дорогах. В связи с этим дороги должны производить расходы исключительно в зависимости от своих доходов. Народному Комиссариату Путей Сообщения поручается в кратчайший срок добиться оздоровления финансового хозяйства на отдельных дорогах и осуществить жесткую финансово-кредитную дисциплину во всех звеньях транспорта.

Б. Железнодорожный эксплуатационный район

Хозрасчет эксплуатационных железнодорожных районов строится на следующих основаниях:

12. Расчет с районом за выполненную им работу по перевозкам грузов и пассажиров производится дорогой исключительно в порядке оплаты счетов по заданной расчетной ставке. Расчеты производятся в порядке, установленном нарядом-заказом, который дается району дирекцией дороги.

13. Народному комиссариату путей сообщения поручается в двухдекадный срок установить перечень условий, допускающих изменение заданной расчетной ставки, и порядок осуществления этих изменений.

14. Доходы по перевозкам пассажиров и грузов в распоряжение района не поступают. Прочие же доходные поступления (по арендным статьям, по камерам хранения и т. д.) в общей своей части передаются району и заносятся в его трапфинплан. Процентные отчисления району от этих доходов устанавливает дирекция дороги поквартально (перед началом квартала).

15. Экономия, полученная районом в результате перевыполнения объема работ, снижения себестоимости и превышения доходных поступлений, кроме доходов по перевозкам пассажиров и грузов (ст. 14), против заданий, предусмотренных транфинпланом района — используется районом в соответствии с указаниями Народного Комиссариата Путей Сообщения на увеличение собственных оборотных средств или на иные нужды района.

16. Дирекция выделяет району собственные оборотные средства и регулирует их поквартально в соответствии с объемом работ.

17. Все расчеты между районами одной дороги или районами различных дорог осуществляются по поручениям соответствующих районов через Государственный банк.

В. Депо

18. Хозрасчетные отношения между районом и депо регулируются нарядом-заказом, выдаваемым начальником железнодорожного района начальнику депо.

19. Расчет за работу депо производится исключительно в порядке оплаты счетов за выполненную работу по расчетной ставке ежемесячно или в меньшие сроки, устанавливаемые нарядом-заказом.

20. Заданные нарядом-заказом плановые расчетные ставки устанавливаются поквартально и изменяются только в случае недовыполнения или перевыполнения объема работы больше, чем на 5%, по причинам, не зависящим от депо, а также при изменении норм оплаты труда в установленном порядке. Во всех остальных случаях перевыполнения или недовыполнения объема работы заданные расчетные ставки не корректируются.

21. Экономия, достигнутая в депо вследствие перевыполнения объема работы и снижения себестоимости, остается в размере 80% в распоряжении депо и расходуется на пополнение собственных оборотных средств, на улучшение хозяйства депо и улучшение культурно-бытовых условий рабочих и служащих депо. Остальные 20% достигнутой экономии передаются району.

22. Район выделяет депо необходимые собственные оборотные средства и регулирует их поквартально в соответствии с ростом объема работы.

23. В отношении материального снабжения депо устанавливает непосредственные взаимоотношения с ХМО (хозяйственно-материальным отделом дороги), расплачиваясь с последним за полученные материалы по счетам ХМО по номенклатурным ценам. Депо имеет право самостоятельных заготовок материалов децентрализованного снабжения.

24. Все расчеты между депо и другими звеньями данного района и других районов производятся по поручению депо непосредственно через Государственный банк.

25. Депо переводит на хозрасчет свои цеха, а также паровозные, паровозоремонтные и другие бригады.

Г. Станция

26. Проведение хозрасчета на станции должно итти в первую очередь по пути нормирования отдельных работ станции, установления такого порядка оплаты труда, который предусматривал бы премирование за перевыполнение установленных норм, и полного осуществления хозрасчета на погрузочно-разгрузочных работах, в работе бюро обслуживания, камер хранения, справочного, информационного бюро и т. д.

27. Хозрасчетные взаимоотношения между районами и станцией регулируются нарядом-заказом, выдаваемым начальником района начальнику станции.

28. Заданные нарядом-заказом плановые расчетные ставки устанавливаются поквартально и корректируются только в случае недовыполнения или перевыполнения объема работы свыше, чем на 5%, по причинам, не зависящим от станции, а также при изменении норм оплаты труда в установленном порядке. Во всех остальных случаях перевыполнения или недовыполнения объема работ заданные расчетные ставки не изменяются.

29. Экономия, достигнутая на станции вследствие перевыполнения объема работ и снижения себестоимости, остается в размере 80% в распоряжении станции и расходуется на пополнение собственных оборотных средств для хозрасчетных операций станции и на улучшение культурно-бытовых условий рабочих и служащих станции. Остальные 20% достигнутой экономии передаются району.

30. Район, как правило, передает станции не менее 25% прочих доходов кроме доходов от перевозки грузов и пассажиров (от арендных статей, от погрузочно-разгрузочных работ, от камер хранения и т. д.).

Район выделяет станции оборотные средства для операций, переведенных на хозрасчет.

31. Все расчеты между станцией и другими звеньями данного района производятся станцией непосредственно или через район. Крупные станции по особому списку, утвержденному Народным Комиссариатом Путей Сообщения совместно с Государственным банком, могут производить расчеты и через Государственный банк.

Д. Дистанции пути и связи. Коммунальное хозяйство и материальное снабжение транспорта

32. В отношении работ дистанции пути и связи Народный Комиссариат Путей Сообщения обязан установить такую систему оплаты труда, которая предусматривала бы премирование за перевыполнение установленных норм и повышение качества выполняемой работы, обратив при этом особое внимание на организацию бригадного хозрасчета.

33. Народному Комиссариату Путей Сообщения поручается в месячный срок перевести на хозрасчет все коммунальное хозяйство и материальное снабжение транспорта путем создания самостоятельного объединения коммунального хозяйства Народного Комиссариата Путей Сообщения в целом и самостоятельных хозрасчетных организаций по материальному снабжению в объединениях и на дорогах.

Е. Объединения Народного Комиссариата Путей Сообщения

34. Объединения Народного Комиссариата Путей Сообщения являются самостоятельными хозрасчетными единицами и действуют на основании уставов, утверждаемых Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

35. Расчеты по заказам, выполняемым объединениями и их хозрасчетными предприятиями для органов железнодорожного транспорта, производятся по счетам на основе договоров. Цены устанавливаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

Ж. Порядок определения себестоимости перевозок

36. Себестоимость перевозок (тонно-километры и пассажиро-километры) определяется в Народном Комиссариате Путей Сообщения, дирекции дороги и районе, на основе транфинпланов, по составным элементам (по отраслям работы), исчисляемым оперативными и планово-финансовыми управлениями и отделами. Исчисленная таким образом себестоимость утверждается народным комиссаром или его заместителем, директором дороги и начальником района, по принадлежности.

37. Учитывая, что одним из основных моментов, обеспечивающих выполнение себестоимости и ее снижение, являются правильно установленные нормы расхода материалов, топлива, рабочей силы на единицу работы, обязать Народный Комиссариат Путей Сообщения в двухдекадный срок пересмотреть эти нормы.

З. Финансирование капитального строительства

38. Капитальное строительство осуществляется органами Народного Комиссариата Путей Сообщения на началах хозяйственного расчета, как правило, через специальные хозрасчетные органы (сетевые, дорожные).

39. Расчеты между строительными организациями и организациями-заказчиками производятся за фактически выполненную работу на основе договоров. Расчеты внутри системы строительных объединений и трестов производятся на основе нарядов-заказов.

40. Хозрасчетным строительным организациям выделяются необходимые для их работы оборотные средства.

41. Народному Комиссариату Путей Сообщения поручается в декадный срок установить список строительных организаций системы Народного Комиссариата Путей Сообщения, осуществляющих свою деятельность на началах хозрасчета, в двухмесячный срок проверить состояние оборотных средств у всех строительных организаций и определить для каждой из них размеры собственных оборотных средств и источники их образования.

И. Организация финансового аппарата на транспорте

42. Учитывая, что осуществление задач хозрасчета на транспорте в значительной мере зависит от правильной организации финансового хозяйства и ра-

боты финансовых органов на транспорте, оздоровления и улучшения финансового хозяйства транспорта, обеспечения жесткой финансово-кредитной дисциплины и режима экономии, предложить Народному Комиссариату Путей Сообщения в месячный срок реорганизовать и укрепить финансовый аппарат на транспорте, усилить его роль и значение, расширить круг прав и обязанностей финансовых отделов с тем, чтобы обеспечить им действительное руководство финансами на транспорте.

К. Пересмотр законов и договоров, регулирующих финансирование железнодорожного транспорта

43. Предложить Народному Комиссариату Путей Сообщения, Народному Комиссариату Финансов Союза ССР и Государственному банку в месячный срок представить на утверждение Совета Народных Комиссаров Союза ССР проект изменения действующих законоположений о порядке финансирования и кредитования органов Народного Комиссариата Путей Сообщения.

44. Предложить Народному Комиссариату Путей Сообщения и Государственному банку в месячный срок в соответствии с настоящим постановлением пересмотреть существующее между ними генеральное соглашение.

45. Считать необходимым не позднее 1 октября 1932 г. заслушать доклад Народного Комиссариата Путей Сообщения, Народного Комиссариата Финансов Союза ССР и Государственного банка о ходе выполнения настоящего постановления.

29 мая 1932 г.

ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ БОЕВУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДИСЦИПЛИНУ

(Постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совнаркома Союза ССР)

Об утверждении устава о дисциплине рабочих и служащих жел.-дор. транспорта СССР.

Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляют:

1. Утвердить устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР.

2. Обязать Народный Комиссариат Путей Сообщения в месячный срок:

а) ознакомить с уставом всех рабочих и служащих железнодорожного транспорта;

б) издать, по согласованию с НКТ СССР, инструкции по применению устава.

3. Отменить постановление ЦИК и СНК СССР от 3 ноября 1930 года об утверждении положения о дисциплинарных взысканиях на транспорте и положения о поощрении работников транспорта, отличившихся на трудовом фронте, и самые положения (Собр. Зак. СССР 1930 года № 56 ст.ст. 584, 585 и 586, 1931 г. № 5 ст. 65, п.п. 21 и 22).

4. Поручить СНК СССР внести в действующее законодательство Союза ССР изменения, вытекающие из настоящего постановления.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР **М. Калинин**

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР **В. Молотов (Скрябин)**
4 июня 1933 г.

УСТАВ О ДИСЦИПЛИНЕ РАБОЧИХ И СЛУЖАЩИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА СССР

I. Общие положения

1. Железнодорожный транспорт — важнейшая часть единого социалистического хозяйства СССР, от правильной и бесперебойной работы которой зависят успешный ход социалистического строительства, правильное функционирование

всего народного хозяйства, культурное развитие и обороноспособность Союза ССР.

Всякое нарушение работниками ж.-д. транспорта своих обязанностей влечет за собой угрозу для жизни перевозимых жел. дорогами людей, для своевременной и аккуратной доставки грузов социалистической промышленности и сельского хозяйства, для целости доверенной транспорту социалистической собственности и для обороноспособности СССР. Поэтому на жел.-дор. транспорте «железная трудовая дисциплина» необходима «вдвойне и втройне» (Ленин).

2. Трудовая дисциплина на жел. дорогах состоит в сознательном и точном исполнении рабочими и служащими своих обязанностей, беспрекословном и быстром выполнении приказов и распоряжений своих начальников.

Трудовая дисциплина, основанная на социалистическом соревновании и ударничестве, имеет целью укрепить в каждом работнике ж.-д. транспорта сознательное отношение к труду, как «к делу чести, делу славы, делу доблести и геройства» (Сталин).

3. Трудовая дисциплина обязывает каждого работника жел.-дор. транспорта:

а) хорошо знать свое дело и постоянно в нем совершенствоваться;

б) точно исполнять возложенные по службе обязанности, проявляя необходимую инициативу;

в) неуклонно соблюдать требования законов, распоряжений и правил, действующих на ж.-д. транспорте;

г) быстро и точно выполнять приказания и распоряжения своих начальников;

д) оберегать государственную собственность: технические средства ж.-д. транспорта (паровозы, вагоны и пр.), оборудование и материалы, а также доверенные ж.-д. транспорту ценности;

е) выполнять нормы выработки, установленные в производстве, а также нормы и измерители работы транспортных средств;

ж) всемерно выполняя обязательства ж.-д. транспорта по отношению к гражданам, пользующимся транспортом, требовать от них безусловного выполнения всех действующих на транспорте правил, сохранения порядка и невмешательства в техническую работу железных дорог;

з) строго хранить вверенную по службе государственную и в частности военную тайну.

4. Трудовая дисциплина налагает на начальников обязанность подавать пример выполнения служебного долга, четко отдавать приказания и распоряжения подчиненным, неуклонно требовать их точного исполнения, проверять исполнение и применять к подчиненным в соответствующих случаях как меры дисциплинарного воздействия, так и меры поощрения.

5. Всякое распоряжение подчиненный должен получать от ближайшего начальника.

В случае получения непосредственного распоряжения от вышестоящего начальника работник обязан выполнить это распоряжение, одновременно известив об этом своего ближайшего начальника.

6. В случае получения подчиненным распоряжения, явно противозаконного или преследующего преступные цели, а также распоряжения, исполнение которого может повлечь крушение поезда, человеческие жертвы, гибель транспортного или иного государственного имущества, подчиненный обязан не выполнять этого распоряжения и немедленно доложить о нем вышестоящему начальнику. За исполнение такого распоряжения подчиненный несет ответственность наряду с начальником или его отдавшим.

7. Настоящий устав распространяется на всех рабочих, служащих и инженерно-технический персонал учреждений и предприятий жел.-дор. транспорта, входящих в систему НКПС, кроме сезонных рабочих, работающих на строительстве и лесозаготовках.

Настоящий устав распространяется также на административный, учебный и обслуживающий персонал и на учащихся вузов, техникумов и курсов, подведомственных Народному комиссариату путей сообщения.

8. Каждый работник ж.-д. транспорта обязан в точности знать и соблюдать настоящий устав.

II. Прием на службу и увольнение работников ж.-д. транспорта

9. На работу на ж.-д. транспорте на должностях, указанных в особом перечне и преимущественно связанных с движением поездов, могут допускаться граждане Союза ССР, имеющие специальные технические познания и по своему физическому состоянию удовлетворяющие требованиям, установленным для данной должности.

Принимаемые на эти должности лица обязательно должны пройти предварительные технические испытания и медицинское освидетельствование.

10. Не допускается прием на ж.-д. транспорт лиц, лишенных избирательных прав, раскулаченных и имеющих судимость за контрреволюционные и корыстные преступления.

11. Работник ж.-д. транспорта может быть допущен к исполнению своих обязанностей лишь после проверки знаний. Принимаемый на ж.-д. транспорт работник должен пройти испытание в течение срока, установленного законодательством о труде.

12. Каждый начальник, пользующийся правом приема и увольнения, несет личную ответственность за служебные качества принимаемого работника и за уровень его знаний.

13. При приеме на работу администрация обязана требовать от поступающего:

а) представления трудового списка или справки с последнего места работы о причинах увольнения;

б) предъявления паспорта в соответствии с законодательством о паспортах;

в) ознакомления с настоящим уставом, в чем поступающий дает расписку.

Примечание. В тех случаях, когда поступающий на транспорт работник прибывает из местности, где не введена паспортная система, администрация обязана потребовать от него документ, удостоверяющий его социальное положение.

14. При увольнении по собственному желанию работники ж.-д. транспорта обязаны предупреждать об этом своих ближайших начальников: рабочие не менее чем за 15 дней, служащие — за месяц, инженерно-технический персонал и другие специалисты — за два месяца.

15. Работники оперативных отраслей ж.-д. транспорта (эксплоатация, тяга, путь и связь), а также органов инспекции, контроля и проверки исполнения обязаны при исполнении служебных обязанностей быть одетыми строго по установленной форме.

III. Нарушения трудовой дисциплины и дисциплинарные взыскания

16. Всякое нарушение трудовой дисциплины влечет за собой дисциплинарное взыскание или предание суду.

17. Нарушение трудовой дисциплины, не содержащее признаков злостности, враждебности к советской власти и других признаков, влекущих за собой судебную ответственность, является служебным проступком.

Служебный проступок влечет за собой наложение дисциплинарного взыскания.

18. Дисциплинарные взыскания применяются начальниками в отношении своих подчиненных. Начальствующие лица транспорта, которые по порученным их ведению отраслям работы имеют право дачи распоряжений и заданий работникам, не подчиненным им в административном отношении (функциональное подчинение), не имеют права налагать дисциплинарные взыскания на указанных работников.

19. Неиспользование начальниками в необходимых случаях своей дисциплинарной власти является прямым нарушением ими дисциплины, т. е. служебным с их стороны проступком.

20. Всякое нарушение служебной дисциплины работниками ж.-д. транспорта, непосредственно участвующими в движении поездов, могущее иметь последст-

вием происшествие или расстройство движения, влечет за собой не дисциплинарную, а судебную ответственность.

К тягчайшим из этих нарушений относятся: невыполнение отдельных распоряжений, уход с поста, нахождение на службе в нетрезвом виде, порча средств транспорта, халатный осмотр и уход за подвижным составом, путями, стрелками, сигнализацией, невыполнение правил сигнализации и т. п.

21. К работникам ж.-д. транспорта применяются следующие дисциплинарные взыскания:

а) замечание,

б) выговор,

в) строгий выговор,

г) строгий выговор с предупреждением об увольнении,

д) арест на срок до 20 суток с исполнением служебных обязанностей,

е) арест на срок до 20 суток без исполнения служебных обязанностей,

ж) смещение на низшую должность на срок до одного года,

з) увольнение,

и) увольнение с воспрещением на срок до одного года службы на ж.-д. транспорте вообще или на определенных должностях.

22. Самовольный уход с работы или прогул без уважительных причин влечет за собой увольнение работника с лишением права пользования выданными ему в связи с работой в данном предприятии или учреждении ж.-д. транспорта продовольственной и промтоварной карточками, а также лишение права пользования квартирой, предоставленной работнику в домах, принадлежащих ж.-д. транспорту.

23. За один и тот же проступок может быть наложено только одно дисциплинарное взыскание.

24. Наложение дисциплинарного взыскания должно следовать непосредственно за обнаружением проступка, но не позднее месяца со дня совершения проступка. До наложения взыскания начальник обязан истребовать объяснение от работника, совершившего проступок.

25. При определении меры дисциплинарного взыскания начальник должен учитывать:

а) степень тяжести совершенного проступка;

б) вред, причиненный проступком;

в) обстоятельства, при которых совершен проступок;

г) предшествующую службу работника.

26. Дисциплинарные взыскания в виде замечания, выговора и строгого выговора может налагать каждый начальник на своего подчиненного.

27. Дисциплинарные взыскания в виде строгого выговора с предупреждением об увольнении, смещения на низшую должность и увольнения могут налагать начальники, пользующиеся правом приема и увольнения работника.

28. Дисциплинарные взыскания в виде ареста могут налагаться:

а) на срок до 3 суток — начальниками распорядительных станций, депо, строительных участков и дистанций;

б) на срок до пяти суток — начальниками эксплоатационных районов жел. дорог, начальниками оперативных отделов дирекций жел. дорог, директорами заводов, управляющими трестами, непосредственно подчиненными Народному комиссариату путей сообщения, и директорами вузов и техникумов;

в) на срок до 10 суток — начальниками центральных управлений НКПС, директорами железных дорог и управляющими объединениями и трестами, непосредственно подчиненными НКПС.

29. Дисциплинарные взыскания в виде увольнения с запрещением на срок до одного года службы на транспорте вообще или на определенных должностях могут налагать начальники центральных управлений, директора жел. дорог и управляющие объединениями и трестами, непосредственно подчиненными Народному комиссариату путей сообщения.

Эти меры дисциплинарного взыскания перечисленными лицами не могут применяться в отношении лиц, назначенных на должности приказами Народного комиссара путей сообщения.

30. Народный комиссар путей сообщения осуществляет дисциплинарные

права, согласно настоящему уставу, в полном объеме, в частности налагает дисциплинарные взыскания в виде ареста до 20 суток.

31. Все указанные выше дисциплинарные взыскания в случае отъезда соответствующих должностных лиц могут налагаться их постоянными заместителями.

32. Каждый вышестоящий начальник, кроме присвоенных ему дисциплинарных прав, может полностью осуществлять дисциплинарные права, принадлежащие нижестоящим начальникам.

33. Если по степени проступка необходимо применить меру дисциплинарного взыскания, превышающую объем прав, предоставленных данному начальнику, то он входит к вышестоящему начальнику с представлением о наложении дисциплинарного взыскания властью последнего. В остальных случаях начальник налагает взыскание самостоятельно.

34. Всякое наложенное дисциплинарное взыскание объявляется работнику под расписку, объявляется в приказе и на общем собрании работников данного учреждения или предприятия, а в случае необходимости опубликовывается также и в печати.

Замечание, выговор и строгий выговор могут налагаться по усмотрению начальника, наложившего взыскание, с занесением и без занесения в трудовой список, в зависимости от степени серьезности совершенного проступка, остальные взыскания обязательно заносятся в трудовой список.

35. Применение дисциплинарного взыскания не исключает возможности возбуждения уголовного преследования за то же нарушение. В случае возбуждения уголовного преследования приведение в исполнение дисциплинарного взыскания приостанавливается до разрешения уголовного дела.

36. Если работник в течение года не совершил нового служебного проступка, то он считается неподвергшимся взысканию и запись о взыскании в трудовом списке аннулируется.

IV. Отличия на трудовом фронте и меры поощрения

37. Отличие на трудовом фронте состоит в выдающемся проявлении работниками ж.-д. транспорта социалистического отношения к труду и к государственной собственности, в частности:

а) в образцовом выполнении своих служебных обязанностей, результатом которого явилось улучшение работы и состояние всего ж.-д. транспорта или отдельной его части,

б) в проявлении инициативы, результатом которой были указанные достижения,

в) в проявлении самоотверженности, героизма, находчивости, предотвративших крушение поезда, человеческие жертвы, порчу паровозов и машин, прекращение движения поездов и т. п.

38. Для отличия и поощрения примерных ударников ж.-д. транспорта и для развития социалистического соревнования среди работников ж.-д. транспорта устанавливаются следующие меры поощрения:

а) благодарность,
б) денежная награда,
в) награждение именным ценным подарком,
г) награждение почетной грамотой,
д) назначение на высшую должность,
е) награждение значком почетного железнодорожника, согласно особому положению о нем,
ж) занесение на доску почета,
з) представление к награждению орденом Союза ССР.

39. Допускается соединение нескольких мер поощрения.

40. Право объявления благодарности принадлежит каждому начальнику.

Право назначения денежной награды принадлежит начальникам, пользующимся правом приема и увольнения, если они являются распределителями кредитов.

Право награждения именным ценным подарком, награждения почетной грамотой и назначения на высшую должность принадлежит начальникам, указанным в ст. 28 настоящего устава.

Право награждения значком почетного железнодорожника и занесения на доску почета принадлежит Народному комиссару путей сообщения.

Представление к награждению орденом Союза ССР осуществляется в установленном законом порядке.

Все указанные выше меры поощрения в случае отъезда соответствующих должностных лиц могут применяться их постоянными заместителями.

41. Каждый вышестоящий начальник, кроме присвоенных ему прав по применению мер поощрения, может полностью осуществлять права, присвоенные в этом отношении нижестоящим начальникам.

42. Если к отличившемуся необходимо, по мнению данного начальника, применить меру поощрения, выходящую за пределы его прав, то об этом он делает представление вышестоящему начальнику.

43. Применение каждой меры поощрения должно быть объявлено в приказе и занесено в трудовой список.

V. Жалобы

44. Жалобы работников ж.-д. транспорта на неправильное или незаконное использование начальником предоставленных настоящим уставом прав разрешаются в административном порядке вышестоящими начальниками.

45. Жалоба подается в письменном виде через начальника, наложившего дисциплинарное взыскание, не позднее 3 дней после объявления работнику о наложении взыскания.

46. Поступившая жалоба не позднее 3 дней передается вышестоящему начальнику. К жалобе в случае необходимости начальник, наложивший взыскание, прилагает свой отзыв.

47 Обжалование не приостанавливает исполнения взыскания. Однако взыскание может быть приостановлено начальником, наложившим его, если он найдет для этого достаточно оснований.

48. Вышестоящий начальник обязан рассмотреть жалобу и вынести по ней свое решение в течение 3 дней со дня получения жалобы. Решение вышестоящего начальника по жалобе является окончательным и дальнейшему обжалованию не подлежит.

В случае неполучения ответа на жалобу в течение 10 дней со дня ее подачи работник может подать жалобу следующему вышестоящему начальнику.

49. Начальник, признавший жалобу основательной, обязан немедленно отдать распоряжение об отмене наложенного взыскания и о восстановлении нарушенных прав жалобщика.

VI. Учет дисциплинарных взысканий и меры поощрения за отличия

50. Всем дисциплинарным взысканиям и мерам поощрения, применяемым на ж.-д. транспорте согласно настоящему уставу, ведется учет в порядке особой инструкции, издаваемой НКПС по согласованию с НКТ СССР.

За отсутствие такого учета несут ответственность как начальники соответствующих органов ж.-д. транспорта, так и лица, заведующие учетом личного стола.

VII. Надзор за правильным применением настоящего устава

51. Надзор за правильным применением к работникам ж.-д. транспорта дисциплинарных взысканий осуществляется транспортной прокуратурой.

52. Постоянный текущий надзор как за общим состоянием дисциплины, так и за неуклонным и правильным осуществлением всеми начальниками принадлежащих им, согласно настоящему уставу, прав является обязанностью каждого вышестоящего начальника.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета
Союза ССР **М. Калинин**

Председатель Совета Народных Комиссаров
Союза ССР **В. Молотов (Скрябин)**

4 июня 1933 г.

О РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

[Постановление Совета Народных Комиссаров СССР и Центрального Комитета ВКП(б)]

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) устанавливают, что, несмотря на неуклонный рост технических средств железных дорог и улучшение материальных условий жизни железнодорожников, план железнодорожных перевозок систематически не выполняется и размер перевозок не только не увеличился, а, наоборот, уменьшился за 1-й квартал 1933 г. до 61 млн. тонн против 67 млн. тонн в 1-м квартале прошлого года. Начавшееся улучшение в работе железных дорог в зимний период 1931—1932 гг. НКПС и дорогами не было закреплено. В результате — позорное для железнодорожного транспорта увеличение крушений и мелких аварий на дорогах.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) считают главной причиной совершенно неудовлетворительной работы железных дорог недостатки руководства, недостатки организационного характера, все еще не изжитый окончательно обанкротившийся канцелярско-бюрократический метод руководства железными дорогами, начиная от районов и дирекций и кончая центральными управлениями НКПС.

Нельзя дальше терпеть нынешнюю совершенно неправильную организацию зарплаты, в основе которой все еще лежит уравниловка и при которой зарплата рабочих и служащих тем выше, чем ближе работники к канцелярии и чем дальше они от депо, от мастерской, от станции и вообще от работы на линии.

Нельзя дальше терпеть доведенные до крайности многочисленность и дробность норм выработки и расценок, путающих рабочих и дезорганизующих работу, равно как нельзя терпеть такого положения, когда ответственное дело нормирования труда и установления расценок поручено не мастерам и другим оперативным руководителям в депо, на станциях, на дорогах и в НКПС, а второстепенным работникам из канцелярий, оторванным от живой работы.

Нельзя дальше терпеть такого положения, что две трети инженерно-технических работников железнодорожного транспорта заполняют канцелярии районов, дирекций и НКПС, а на линии осталась только третья часть состава инженерно-технических работников транспорта. В результате этого решающие участки транспорта — депо, станция, дистанция пути и связи — работают без квалифицированных технических сил, не справляются со своим делом.

Нельзя дальше терпеть такого положения, когда руководящие работники подбираются не по деловому признаку, когда коммунисты из руководящих кадров, занимая ответственные посты на транспорте, не знают, не изучают серьезно техники дела и попусту кичатся своим партийным билетом, между тем как знающие дело и умеющие руководить беспартийные работники оттираются от руководства, исходя из того, что у них нет партийного билета.

Нельзя, наконец, терпеть такого положения, когда руководители районов, дорог и управлений НКПС сводят задачи руководства к даче «общих» директив и многочисленных приказов, не видя того, что главное руководство теперь состоит в фактической повседневной проверке исполнения директив и приказов на месте — в депо, на станции, в дистанции.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) особо отмечают совершенно ненормальное положение дирекции дороги в существующей системе управления железнодорожного транспорта. Эта ненормальность заключается прежде всего в том, что установленное решением Совета Народных Комиссаров и Центрального Комитета в 1931 г. сокращение аппарата районов и устранение в нем грубых извращений функционального типа не было проведено в жизнь, и районы на практике превратились в нечто в роде маленьких дирекций дорог, мешающих централизованному управлению дорогой. С другой стороны, отдельные центральные управления НКПС нередко пытаются непосредственно руководить линейными органами через голову дирекций дорог и этим создается недопустимая путаница в управлении дорогами.

Результатом этих и подобных им недостатков является неудовлетворительная работа железнодорожного транспорта и совершенно недопустимое состояние ряда отраслей железнодорожного хозяйства.

Примерами такого недопустимого состояния дорожного хозяйства являются такие факты, как: а) разбросанность капитальных работ по большому количеству новых объектов вместо сосредоточения капитальных работ на основных участках существующей железнодорожной сети; б) заброшенность работы с вагонным парком вместо выделения его в самостоятельную часть железнодорожного хозяйства; в) практика установления крайне сниженных норм для ремонта паровозов и вагонов, ведущая к недопустимому снижению качества ремонта и частичному разрушению паровозо-вагонного хозяйства; г) все еще нередко формальное проведение спаренной езды на паровозах, на недопустимость чего неоднократно указывали партия и правительство; д) запущенность путевого хозяйства, сопровождающаяся к тому же проведением ряда технически недопустимых «упрощенческих» мероприятий.

Ярким примером неудовлетворительности руководства на железнодорожном транспорте является состояние аппарата НКПС и дорог, разбухание которого, особенно в центре, не только не прекратилось, но и продолжало до последнего времени возрастать. К тому же в аппарате железнодорожного транспорта снизу доверху — на станциях, в депо, в районах, дирекциях и НКПС — дошло до крайних пределов нагромождение всякого рода подсобных органов управления. Здесь мы имеем одно из худших проявлений так называемой «функциональной системы» в управлении, выражающейся в искусственном выделении ряда функций со множеством совершенно ненужных отделов и секторов, что ведет вместо сосредоточения дела управления депо, станцией, районом, дорогой к его рассредоточению, к устранению действительного оперативного руководства и к уничтожению действительной ответственности за это руководство, т. е. к обезличке управления и обезличке ответственности, вместо столь необходимого на транспорте укрепления единоначалия.

Еще более ярким примером неудовлетворительности руководства нужно признать многочисленность крушений и мелких аварий, являющихся результатом недисциплинированности, плохой работы коммунистов, отсутствия у них революционной бдительности. Большое количество крушений происходит из-за горения букс, из-за преступно-небрежной смазки вагонов в пути. На смазчиков не обращается должного внимания. Старых квалифицированных смазчиков железные дороги порастеряли, работы по повышению квалификации смазчиков, по устранению большой текучести не ведется. На эту простую, но крайне важную должность набирают кого попало. Часто сюда залезают прямые враги, белогвардейцы и кулаки, получая возможность разрушать ответственнейшую часть железнодорожного хозяйства — вагоны. Паровозная и вагонная смазка в большом количестве расхищается благодаря полной бесконтрольности со стороны администрации, вагоны остаются без смазки, в пути в лучшем случае отцепляются по горению букс, а часто это приводит к катастрофам и влечет за собою порчу подвижного состава, грузов, человеческие жертвы и остановку движения. В таких условиях смазчик фактически превращается в организатора аварий и крушений.

Несмотря на то, что железнодорожный транспорт является наиболее централизованным из всех отраслей народного хозяйства СССР, приближающимся по типу к военной организации, организация работы на транспорте и введение железной дисциплины далеко отстают не только от военных организаций, но и от ряда отраслей промышленности. Казалось бы, что в этих условиях на железных дорогах партийные организации и работники-коммунисты, работающие на транспорте, должны были бы проявить свою классовую бдительность и чуткость для успешного разоблачения классово враждебных элементов и борьбы с ними. Казалось бы, что партийные организации должны были соответственно усилить свою партийно-массовую работу, для подъема соцсоревнования и ударничества, для поднятия дисциплины и боевого духа работающих. Однако, этого на большинстве железных дорог, районов, станций, депо не имеется. Многие партийные ячейки проявляют политическую слепоту и не разоблачают классовых врагов, пролезающих на железные дороги и пытающихся вести вредительскую и разлагающую работу.

Против прогульщиков, летунов и прочих дезорганизаторов производства на железных дорогах не создано еще должной атмосферы всеобщего осуждения и

позорного изгнания их из рядов железнодорожников. Ряд коммунистов не только не возглавляет борьбы с разгильдяйством и распущенностью, ведущими к крушениям, но сам допускает нарушение трудовой дисциплины и является непосредственным виновником аварий и крушений. Ряд партийных ячеек, вместо развертывания политической работы в массах, на основе глубокого изучения производственных вопросов и овладения техникой железнодорожного транспорта по существу, на деле занимается заседательской суетней, дублированием работы хозяйственников, поверхностной компанейщиной. На железнодорожном транспорте больше чем в какой-либо другой отрасли народного хозяйства имеются случаи лжеударничества и очковтирательства.

Улучшение в смысле внедрения дисциплины, имеющееся за последние полтора года, в связи с организацией института парторгов на железнодорожном транспорте крайне недостаточно для действительного перелома в работе железных дорог.

Для достижения должных результатов в деле насаждения сознательной пролетарской дисциплины на железнодорожном транспорте необходимо сделать следующий шаг, а именно, ввести по всей сети железных дорог систему политотделов.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют:

1. Для ликвидации организационных недостатков в деле управления железнодорожным транспортом:

а) Укрепить единоначалие и усилить ответственность руководителей за порученное им дело, ликвидировать множественность заместителей как в НКПС, так и на дорогах.

б) Изъять дело распределения кадров и проверки исполнения из ведения второстепенных работников и подчинить его непосредственно в НКПС — народному комиссару, на дорогах — начальникам дорог, в районах — на станциях и в дистанциях — соответствующим начальникам.

в) Поднять хозяйственное значение и ответственность дороги, подчинив непосредственно директору (начальнику) дороги районы, депо, дистанции пути и связи, с образованием в управлении дороги соответствующих служб.

г) Реорганизовать районы, ограничив их функции главным образом функциями регулировки движения.

д) Сократить общее количество служащих во всей системе НКПС и особенно в самом НКПС и в районах, упразднив значительную часть функциональных отделов и должностей с тем, чтобы освобождающихся инженеров, техников и хозяйственников перевести на работу в депо, на станции, в дистанции пути и связи.

е) Сосредоточить работу руководителей железнодорожного транспорта сверху донизу на непосредственном оперативном руководстве дорогой, депо, станциями, дистанциями пути и связи, максимально сократив количество приказов и статистическую отчетность.

ж) Назначение на руководящие хозяйственно-технические должности в депо, на станции, в дистанции, в районе и на дороге производить как в отношении коммунистов, так и в отношении беспартийных специалистов путем предварительной проверки соответствующих кандидатов через специальные аттестационно-испытательные комиссии, учреждаемые в каждом предприятии (хозяйственной организации) под непосредственным руководством соответствующего начальника предприятия (хозяйственной организации).

2. Для ликвидации недостатков в системе заработной платы и в практике нормирования труда:

а) Обеспечить более высокую заработную плату для рабочих и инженерно-технических работников, непосредственно занятых на линии (депо, станция, дистанция пути и связи).

б) Улучшить систему прогрессивно-премиальной оплаты труда, установив для ведущих групп рабочих повышенные прогрессивные расценки, а в депо — премирование.

в) Увеличить фонд заработной платы инженерно-технического персонала, занятого непосредственно на производстве, с тем, чтобы инженер и техник, ра-

ботающие на станции, депо, в дистанции пути и связи, получали оклады выше на 15%, чем равноценные по квалификации работники в аппаратах управления дорог и НКПС.

г) Ликвидировать многочисленность и дробность норм выработки и расценок, возложив непосредственную ответственность за дело нормирования на хозяйственно-технических руководителей.

3. В целях улучшения основных отраслей железнодорожного хозяйства:

а) Сосредоточить капитальные работы на основных участках существующей железнодорожной сети за счет уменьшения разбросанности этих работ, в частности за счет новых линий.

б) Пересмотреть нормативы для ремонта паровозов и вагонов, как чрезмерно низкие и вредные для железнодорожного хозяйства.

в) Разделить управление (службу) тяги на два управления (службы) — на управление паровозов и управление вагонов, всемерно укрепив управление, ведающее вагонным парком и его ремонтом.

4. Реорганизовать институт парторгов, создав политотделы на железнодорожном транспорте, с подчинением политотделам всех партийных организаций на железнодорожном транспорте.

5. Немедленно приступить к проведению в жизнь утвержденного ЦИК и СНК Союза ССР дисциплинарного устава на железных дорогах и обеспечить на основе его проведения установление твердой трудовой дисциплины.

Председатель Совета Народных Комиссаров
Союза ССР **В. Молотов (Скрябин)**
Секретарь Центрального Комитета ВКП(б) **И. Сталин**

3 июля 1933 г.

О ПЕРЕСТРОЙКЕ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

[Постановление Совета Народных Комиссаров СССР и Центрального Комитета ВКП(б)]

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют утвердить следующие решения Народного Комиссариата Путей Сообщения о перестройке и штатах органов управления железнодорожного транспорта, принятые на основе постановления СНК и ЦК от 3 июля «О работе железнодорожного транспорта».

По аппарату НКПС

1. — Упразднить следующие, ныне существующие в НКПС управления и тресты:

а) Управление труда, передав вопросы труда соответствующим управлениям и отделам;

б) Управление техпропаганды, передав эти функции отделу по подготовке кадров и «Трансжелдориздату»;

в) Комитет по реконструкции транспорта, передав функции планово-экономическому отделу и совещанию при Наркоме;

г) Управление транспортного машиностроения и запасных частей, передав функции по заказам подвижного состава и запасных частей Управлению паровозного хозяйства и Управлению вагонного хозяйства;

д) Контору по проектированию механизмов и машин («Проектмехмаш»);

е) Коммунальное Управление, передав эти функции Управлению пути;

ж) Научно-техническое управление, передав эти функции управлениям и отделам;

з) Цураспред, передав эти функции соответствующим управлениям и отделам;

и) Управление реконструкции Московского узла, передав функции этого управления в Управление эксплоатации;

к) Гипрозаводтранс, с превращением его в проектную контору при паровозо-ремонтном тресте;

л) Трест технико-экономических изысканий, передав его функции Управлению нового железнодорожного строительства;

м) Управление контроля и проверки исполнения, организовав при Наркоме группу контроля и проверки исполнения;

н) Научно-исследовательский институт труда и экспериментально-конструкторский институт, передав функции этих институтов в институты при управлениях и отделах.

2.— Установить следующую структуру основных центральных управлений и отделов НКПС:

а) Политуправление,
б) Управление эксплоатации,
в) Управление паровозного хозяйства,
г) Управление вагонного хозяйства,
д) Управление пути и сооружений,
е) Управление сигнализации и связи,
ж) Управление нового железнодорожного строительства.

3.— Реорганизовать следующие управления и тресты в центральные отделы:

а) Планово-экономический,
б) Финансовый,
в) Материального снабжения,
г) Электрификации,
д) Лесного хозяйства,
е) Подготовки кадров,
ж) Главная инспекция при наркоме,
з) Учета,
и) Мобилизационный,
к) Санитарно-врачебный,
л) Охраны путей сообщения,
м) Тылового ополчения,
н) Бюро по международным сообщениям,
о) Административно-организационный,
п) Управление делами,
р) Комитет стандартизации,
с) Тарифный комитет,
т) Арбитраж.

Организовать в НКПС отдел по рабочему снабжению.

4.— Сохранить и реорганизовать следующие тресты:

а) Паровозо-ремонтных заводов, с подчинением Управлению паровозного хозяйства;

б) Вагоно-ремонтных заводов, с подчинением Управлению вагонного хозяйства;

в) Трест машиностроения;

г) Трансжелдориздат, объединенный с Транспечатью.

В отмену существующего порядка назначений установить, что Нарком непосредственно назначает и смещает: начальников управлений и отделов и их заместителей — по НКПС, начальников дорог и их заместителей и начальников служб дороги: эксплоатации, паровозов, вагонов, пути и связи, а также начальников районов, директоров трестов и заводов.

Вместо существующего общего штата по НКПС (с институтами) в количестве 5631 человек, установить общий штат центрального аппарата НКПС (с институтами) в 4262 человека, а без институтов — 3291 ч.

Управление дороги

1.—Основной хозяйственной единицей железнодорожного транспорта является дорога. Начальник дороги полностью отвечает за состояние всего хозяйства и работу данной дороги и подчиняется непосредственно Наркому.

В соответствии с этим прекратить сложившуюся в некоторых управлениях НКПС практику руководить отдельными линейными организациями дороги через голову начальника дороги.

2.— Важнейшей задачей начальника дороги является ликвидация канцелярско-бюрократических методов в работе служб и отделов дороги и осуществление конкретного живого руководства линией, установление твердой трудовой дисциплины в органах управления и на производстве, точное выполнение указаний и распоряжений НКПС и выполнение установленного НКПС транфинплана дороги.

3.— Дорога работает на основе хозрасчета. Средства, отпускаемые НКПС дороге как по эксплоатации, так и на капитальное строительство, находятся в полном распоряжении начальника дороги и расходуются по установленному НКПС плану. Управления НКПС не могут эти средства и материалы перераспределять без согласия начальника дороги или без специального распоряжения Наркома. В плане финансирования дорог должен быть оставлен известный фонд на непредусмотренные нужды дороги, которые находятся в распоряжении начальника дороги.

4.— Начальнику дороги непосредственно подчинены районы, основные депо, участки вагонного хозяйства, мастерские, дистанции пути и дистанции связи.

5.—Начальник дороги представляет к назначению Наркому начальников служб и начальников районов. Начальник дороги непосредственно назначает начальников отделов дороги, заместителей начальников служб и отделов, инспекторов районов, начальников основных паровозных депо, начальников мастерских и вагонного хозяйства и начальников дистанции пути и дистанции связи по представлению начальников служб дороги.

6.—Для осуществления повседневного контроля и проверки исполнения важнейших распоряжений по дороге, начальник дороги имеет при себе штат инспекторов от трех до пяти человек.

7.—Упразднить ныне существующие в дирекциях дорог должности и отделы:

а) коммунальный,
б) коммерческий,
в) труда,
г) учет и распределение кадров,
д) рационализации,
е) секретно-шифровальный,
ж) безопасности движения,
з) технической пропаганды,
и) подсобных предприятий.

Функции упраздненных отделов передать в соответствующие службы и остающиеся при новой структуре отделы.

8.— Установить следующую типовую структуру для дорог:

а) начальник дороги,
б) заместитель начальника дороги,
в) начальник политотдела дороги,
г) помощник по рабочему снабжению (начальник ОРС'а),
д) организовать в управлении начальника дороги следующие службы: эксплоатации, паровозов, вагонов, пути и сооружений, сигнализации и связи.

Распоряжения начальников служб для линейных, административно-хозяйственных звеньев являются обязательными к точному исполнению.

9.— Организовать в управлении начальника дороги следующие отделы:

а) политотдел,
б) плановый,
в) финансовый и отдельно бухгалтерию,
г) материальный,
д) рабочего снабжения,
е) строительный или строительную контору на дорогах (имеющих большой объем строительных работ),
ж) электрификации (там, где есть электрифицированные участки),
з) лесной (на дорогах, занимающихся лесными разработками),
и) подготовки кадров,

к) санитарно-врачебный,
л) учета и отчетности,
м) мобилизационный,
н) охраны железных дорог,
о) административно-организационный.

Вместо ныне существующих штатов в количестве 25132 установить общий штат для всех дирекций дорог — 23844 ч. (без политотделов и ОРС'ов).

Управление района

1.—Начальник района непосредственно руководит эксплоатационной работой, обеспечивает нормальное движение поездов и безопасность движения и точное соблюдение всеми агентами правил технической эксплоатации, устанавливает должную трудовую дисциплину и порядок на всех станциях и в поездах, устанавливает измерители работы вагонов и несет за порученную ему работу полную ответственность.

2.—Начальник района подчинен непосредственно начальнику дороги, а в отношении выполнения оперативных распоряжений по эксплоатационной работе подчиняется и начальнику службы движения дороги.

3.—Начальник района назначается из числа опытных организаторов—администраторов, имеющих достаточные знания в области эксплоатации.

4.— Начальнику района подчинены непосредственно в пределах границ района все станции и разъезды.

5.— Начальник района следит за точным своевременным выполнением всех распоряжений начальника дороги и начальников служб, основными депо, вагонными участками, дистанциями пути и связи и контролирует их работу с точки зрения обеспечения всех необходимых условий для точного исполнения графика движения поездов, своевременной подачи паровозов и вагонов, технического осмотра и ремонта паровозов и вагонов, исправного состояния пути и средств связи. В случае невыполнения распоряжений начальника дороги и необеспечения условий для нормального движения поездов со стороны руководящего персонала паровозного и вагонного участка, депо, дистанции пути и связи, начальник района, кроме немедленного сообщения об этом начальнику дороги, или начальнику соответствующей службы, может сам наложить на виновных административное взыскание в пределах тех прав, которые ему предоставляет устав о дисциплине на железнодорожном транспорте.

Начальник района полностью распоряжается в пределах плана определенными для района средствами и всеми финансово-материальными средствами по эксплоатационному району.

6.—Начальник района представляет на утверждение начальника дороги начальников внеклассных и первого класса станций и инспекторов района. Начальник района непосредственно назначает заместителей начальников внеклассных и первого класса станций, всех начальников и их заместителей остальных классов станций и разъездов.

7.—В соответствии с усилением роли начальника дороги в отношении линейных организаций — основного депо, вагонного участка, дистанции пути и связи и ограничением функций районов исключительно работой по движению поездов (эксплоатации), реорганизовать районы, упразднив следующие, ныне существующие в районах отделы:

а) отдел тяги,
б) отдел пути,
в) отдел связи,
г) коммунальный отдел,
д) учраспред,
е) отдел труда,
ж) бюро безопасности движения.

8.—Установить следующую структуру района:
а) начальник района, он же начальник эксплоатации,
б) начальник политотдела района,

в) два помощника начальника района (один — по технической, другой — по коммерческой работе),

г) инспектора: по паровозам, вагонам, пути, связи и рабочему снабжению по 1—3 для каждой отрасли в зависимости от величины района,

д) контора района и части: грузовая, пассажирская, коммерческая, счетно-финансовая, мобчасть, техбюро, заведующий кондукторскими бригадами.

Общий штат по району (без диспетчерского аппарата и штата политотдела) не должен превышать для района первой категории 86, второй — 76 и третьей — 62.

Вместо существующих общих штатов по районам в количестве 17306— установить общий штат в районах—8840 (без диспетчеров, политотделов и ОРС'ов).

Управление основного паровозного депо

1.—Упразднить следующие, ныне существующие в депо, должности и бюро:

а) помощников начальников депо по технической части,

б) помощника начальника депо по массовой работе (по производственным совещаниям и рабочим предложениям), передав эти функции начальнику депо и председателю месткома,

в) помощника начальника депо по снабжению,

г) инженера для технических занятий, инженера бюро экономики труда, инженера по технормированию, инструктора по техпропаганде, передав работу в техническое бюро при начальнике депо,

д) инструктора по приемке паровозов,

е) сократить количество машинистов-наставников на 50% и перевести их на поездную работу в качестве машинистов.

2.— Установить следующую типовую структуру для основного депо:

а) начальник депо,

б) заместитель начальника депо (инженер),

в) организовать при начальнике депо техническое бюро в составе 3—5 инженеров и техников для разработки технических вопросов,

г) установить должности мастеров по паровозному ремонту по специальным видам ремонта (котельного, по подъемке и др.) вместо ныне существующего одного мастера. Должности монтеров в депо упразднить и вместо них ввести должности бригадиров, подчиненных непосредственно мастеру. Монтеров перевести в бригадиры и мастера, в зависимости от их квалификации,

д) начальнику основного депо подчинить, в пределах обслуживаемого тягового участка, оборотные депо, водоснабжение, теплотехнику и электрические станции,

е) начальники основных депо назначаются преимущественно из инженеров, техников и практиков, достаточно владеющих техническими знаниями в области паровозного и вагонного хозяйства и имеющих административно-организационный стаж.

Управление участка вагонного хозяйства

1.—Выделить все вагонные депо из ведения паровозных депо и организовать самостоятельные участки по вагонному хозяйству, подчиненные непосредственно вагонной службе управления дороги.

2.— Установить следующую структуру для участка:

а) начальник вагонного участка — он же начальник вагонного депо,

б) заместитель-инженер или опытный техник по вагонам,

в) техническое бюро (3—5 чел.),

г) вагонные мастера (пассажирские и товарные для отдельных видов ремонта),

д) бригадиры (по специальностям),

е) начальник поездных бригад (проводников и смазчиков),

ж) контора при начальнике участка.

Управление станции

1.—Упразднить следующие, ныне существующие на станциях первого класса, должности и бюро:

а) заместителя начальника станции по массовой работе (по производственным совещаниям и рабочим предложениям), передав эту работу начальнику станции и председателю месткома,

б) старших помощников начальника станции,

в) бюро экономики труда, возложив работу по установлению норм и расценок на начальника станции,

г) бюро изобретательства, возложив эту работу на начальника станции и его заместителей по специальностям,

д) бюро маршрутизации, возложив эту работу на заместителя начальника станции по технической части и сменных дежурных по станции,

е) уполномоченных по техпропу,

ж) бухгалтерии, переведя станцию на твердую смету.

2.— Установить следующую типовую структуру для станций первого класса:

а) начальник станции,

б) два заместителя начальника станции, из которых один по технической части (инженер или техник с производственным стажем) и другой — по коммерческой части,

в) станционные диспетчера — по одному в смену,

г) дежурные по станции — по отдельным паркам,

д) составители поездов — по отдельным паркам,

е) заведующий товарной конторой,

ж) смотритель товарного двора,

з) весовщики — по количеству и объему грузовых операций,

и) один-два инженера или техника при начальнике станции для разработки технических вопросов,

к) контора при начальнике станции.

Предложить НКПС, в соответствии со структурой станции первого класса, установить структуру всех остальных станций на сети железных дорог.

Управление дистанции пути

1.— Упразднить следующие, ныне существующие на дистанциях пути, должности и бюро:

а) заместителя начальника дистанции,

б) помощника начальника дистанции по массовой работе,

в) бюро экономики труда, возложив работу по установлению норм и расценок на начальника дистанции и дорожных мастеров. Начальнику дистанции для работы по нормированию разрешается иметь одного технического работника,

г) бюро изобретательства, возложив эту работу на начальника дистанции и дорожных мастеров на своих участках работы,

д) бюро по технической пропаганде, передав работу по технической подготовке работников дистанции начальнику дистанции и дорожным мастерам.

2. — Установить следующую типовую структуру для дистанции пути:

а) начальник дистанции,

б) старший дорожный мастер,

в) смотритель зданий (он же помощник начальника дистанции по гражданским сооружениям),

г) дорожные мастера — по протяжению дистанции,

д) помощники дорожных мастеров,

е) бригадир по пути,

ж) мостовой мастер.

В крупных железнодорожных узлах организовать специальные жилищные дистанции, с подчинением их непосредственно начальнику службы пути дороги.

Начальники дистанций пути должны назначаться преимущественно из инженеров строительно-путейской специальности, имеющих практику путейско-строительных работ и обладающих административно-организационными способностями.

Управление дистанции сигнализации и связи

1. — Упразднить следующие, ныне существующие на дистанции сигнализации и связи, должности и бюро:

а) помощника начальника дистанции сигнализации и связи по массовой работе,

б) инструктора по техпропаганде, передав работу по технической подготовке работников дистанции сигнализации и связи начальнику дистанции и техническому персоналу по специальности (по сигнализации, централизации и блокировке, по связи).

2. — Установить следующую типовую структуру для дистанции сигнализации и связи:

а) начальник дистанции,

б) помощник начальника дистанции (инженер по сигнализации, централизации и блокировке),

в) ревизор-инструктор,

г) инженер или техник связи.

Начальники дистанции сигнализации и связи назначаются преимущественно из инженеров или практиков, достаточно владеющих техническими знаниями в области сигнализации и связи и имеющих административно-организационный опыт.

О начальнике депо, вагонного участка, станции, дистанции

1. — Начальник депо, вагонного участка, станции, дистанции является единоличным полноправным руководителем работ, непосредственно отвечает за выполнение плана по всем показателям и осуществляет оперативное руководство всеми работами по депо, вагонному участку, на станциях, в дистанциях и наблюдает за исправностью технических устройств депо, станций, дистанций и их правильным использованием.

2. — Начальнику депо, вагонного участка, станции, дистанции подчиняются соответственно — все как постоянные, так и временные агенты и рабочие.

3. — Начальник депо, вагонного участка, станции, дистанции производит прием и увольнение всех работников за исключением следующих: по депо — заместителя начальника депо, начальников оборотных депо и мастеров депо; по вагонному участку — заместителя начальника, вагонных мастеров; по станции — заместителей начальника станции, станционных диспетчеров, дежурных по станции и заведующего товарной конторой; по дистанции пути — старших дорожных мастеров и мостового мастера; по дистанции связи — помощника начальника дистанции (инженер СЦБ), ревизора-инструктора и инженера связи. Перечисленных выше работников назначают и смещают начальники служб дороги по представлению начальников депо, станций и дистанций.

4. — Начальник депо, вагонного участка, станции, дистанции устанавливает нормы и расценки на работы, устанавливает премии агентам и рабочим депо, станции, дистанции в пределах фондов и согласно указаний начальника дороги.

5. — Начальник депо, вагонного участка, станции, дистанции обязан вести борьбу с прогульщиками, летунами, рвачами и прочими дезорганизаторами железнодорожного хозяйства и увольнять их в соответствии с правилами внутреннего распорядка.

6. — Начальник депо, вагонного участка, станции, дистанции обеспечивает безопасность движения в пределах своих участков работы и несет за нее полную ответственность.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) обязывают НКПС:

1. — Провести указанные выше мероприятия по перестройке органов управления депо, станций, дистанций, районов, дорог и НКПС к 1 августа т. г.

2. — Произвести к тому же сроку (1 августа) перемещение значительной части инженерно-технических работников и хозяйственников из аппаратов районов, дорог и НКПС на линию для укрепления низовых производственных звеньев — депо, станций, дистанций. Перемещение инженерно-технических работников производить не в порядке общей кампании, а путем тщательного персонального отбора квалифицированных работников, с обеспечением их нормальными жилищно-бытовыми условиями на месте.

3. — НКПС и ЦУНХУ в 3-месячный срок пересмотреть все формы отчет-

ности, решительно их сократив и оставив лишь абсолютно необходимую для работы дорог статистическую и оперативную отчетность.

4. — Возложить на Народного Комиссара Путей Сообщения и Политуправление НКПС, на дорогах — на начальников дорог и политотделов — ответственность за своевременное и точное проведение в жизнь настоящего постановления.

Председатель Совета Народных Комиссаров
Союза ССР **В. Молотов (Скрябин)**

8 июля 1933 г.

Секретарь ЦК ВКП(б) **И. Сталин**

О ПЕРЕСТРОЙКЕ СИСТЕМЫ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ И НОРМИРОВАНИЯ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

[Постановление Совета Народных Комиссаров СССР и Центрального Комитета ВКП(б)]

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют утвердить следующие решения Народного Комиссариата Путей Сообщения о перестройке системы зарплаты и нормирования труда на железнодорожном транспорте, принятые на основе постановления Совнаркома Союза ССР и ЦК ВКП(б) от 3 июля «О работе железнодорожного транспорта».

По улучшению системы зарплаты и нормирования труда

1. Ликвидировать доведенную до крайности многочисленность и дробность норм выработки и расценок, для чего разработать и ввести небольшое количество типовых норм по укрупненным измерителям по ремонту паровозов и вагонов, по службе пути и связи к 1 ноября, а по службе эксплоатации к 1 августа 1933 г., отменив к этому времени ранее изданные нормировочники по отдельным дорогам и службам.

2. Ликвидировать существующие тарифно-нормировочные бюро, возложив непосредственное руководство и ответственность за техническое нормирование на соответствующих хозяйственных руководителей. Нормы выработки устанавливать в соответствии с типовыми нормами и тарифным соглашением по службам паровозов и вагонов — цеховым мастерам, по службе пути — дорожным мастерам, по службе связи — электромеханикам, по службе движения — начальникам станций и соответственно утверждать начальникам депо, вагонных участков, дистанций пути и связи, районов.

Для осуществления контроля за правильностью установления и применения норм и расценок начальникам депо, вагонных участков, станции, дистанции и районов иметь в своем распоряжении 1—2 контрольных нормировщиков — тарифников.

3. Предоставить право мастерам цехов, начальникам депо, вагонных участков, станций, дистанций в зависимости от конкретных условий в пределах утвержденных фондов зарплаты и заданий по себестоимости повышать и понижать утвержденные нормы выработки до 10%, а также устанавливать нормы выработки и расценки на разовые работы, не предусмотренные типовыми и утвержденными нормами.

4. Для составительских бригад по каждой станции установить не более 5—6 норм расценок, предоставив право дежурным по путям в зависимости от особенностей работы изменять расценки до 10% в ту или другую сторону.

По прогрессивно-премиальной оплате труда

1. Для ведущих групп рабочих на сортировочных и распорядительных станциях, обслуживающих маневровую работу (паровозные маневровые бригады, составители, сцепщики, башмачники, стрелочники), установить повышенные прогрессивные расценки: за переработку нормы до 10% — в 1,5 раза, а свыше 10% — в 2 раза, начиная с первого процента переработки.

Установить, что исчисление прогрессивки производится по результатам месячной сдельной работы (за вычетом времени на отпуска и болезнь).

2. Создать при управлениях дорог и районов специальный премиальный фонд (примерно 1—2% от фонда зарплаты) для премирования рабочих и административно-технического персонала на производстве (начальник депо, вагонного участка, станции, дистанции пути, связи, инженеры, мастера) за высокие качественные показатели работы, перевыполнение отдельных показателей плана при выполнении последнего в целом по депо, вагонному участку, станции, дистанции, за снижение нормы простоя вагонов на станциях, за снижение % больных паровозов и вагонов, за превышение плана по ремонту, за сокращение сроков простоя в ремонте паровозов и вагонов, за качественное состояние пути и т. п.

3. В целях обеспечения высокого качества ремонта паровозов строго придерживаться постановления ЦИК и СНК Союза ССР о пониженной оплате работы при браке и материальной ответственности работников за порчу материалов.

Установить, что паровозные бригады, в случае обнаружения ими брака при приемке отремонтированного паровоза, получают премию в размере 10% стоимости ремонта забракованных деталей.

Бригадам по текущему ремонту паровозов установить премию в размере 15% от месячного заработка, если они в течение всего месяца сдают отремонтированные ими паровозы без брака и недоделок.

4. За хорошее руководство работой своей бригады, наблюдение за своевременным выполнением и качеством ремонта установить бригадирам комплексных (объединенных) бригад по ремонту паровозов и вагонов доплату в размере 10% от тарифной ставки.

Путевых бригадиров премировать в размере месячного оклада 2 раза в год за исправное содержание и доброкачественный ремонт пути.

По тарифной ставке

Установить повышенные месячные тарифные ставки для следующих профессий:

1. Поездным смазчикам					
первого разряда	170 руб.	вместо	существующих	105	руб.
второго »	140 »	»	»	105	»
2. Главным кондукторам пассажирских поездов	200—250 »	»	»	145	»
товарных »	160—180 »	»	»	135	»

Установить, что за образцовую работу главные кондуктора премируются по полугодиям лично начальниками дорог в размере до месячного оклада.

3. Составителям поездов	170—200	руб.	вместо	существ.	137—169 руб.
4. Сцепщикам поездов	135—155	».	»	»	115—130 »
5. Башмачникам (торм.)	125—145	»	»	»	102—115 »
6. Стрелочникам старш.	140—150	»	»	»	113 »
7. Стрелочникам, обслуживающим наиболее ответственные посты сортировочных и распорядительных станций	102—115	»	»	»	82—95 »
8. Квалифицированным рабочим депо по ремонту товарных и пассажирских вагонов:					
Для дорог I категории					
Ставка 1 разр.	87 р. 50 к.	»	»	»	79 р. 50 к. 83 р. 00 к.
То же для дорог II катег.	74 р. 25 к.	»	»	»	67 » 50 к. 70 » 50 »
То же для дорог III катег.	69 р. 50 к.	»	»	»	63 » 25 к. 66 » 10 »

По зарплате и премированию инженерно-технических работников

1. Установить, что инженер, работающий на производстве: на станции, в депо, вагонном участке, дистанции пути и связи, должен получать оклад выше

на 15%, чем равноценные по квалификации работники в аппаратах районов, управлений дорог и НКПС.

2. Установить следующие повышенные должностные оклады для инженеров и техников, работающих непосредственно в депо, вагонных участках, станции, дистанции пути и связи и на ремонтных заводах:

Депо паровозное

Начальнику основного депо I разр.	600—700	вместо	450—550
» » » II »	500—600	»	410—500
» » » III »	425—500	»	375—450
Замест. нач. депо I »	550—650	»	400—475
» » » II »	450—550	»	350—425
» » » III »	400—450	»	330—375
Мастеру депо I »	450—550	»	360—425
Мастеру депо II разр.	400—450	вместо	325—370
» » III »	350—400	»	300—340
Дежурному по депо I »	400—450	»	275—335
» » » II »	350—400	»	275—335
» » » III »	300—350	»	230—280
Машинисту-наставнику	400—450	»	275—335

Участок вагонного хозяйства

Нач. вагон. участка I разр.	600—700		
» » » II »	500—600		
» » » III »	425—500		
Зам. нач. ваг. уч. I »	550—650		
» » » » II »	450—550		
» » » » III »	400—450		
Мастеру ваг. уч. I »	450—550	вместо	290—375
» » » II »	400—450	»	260—340
» » » III »	350—400	»	260—320

Станция

Начальник станции внекласс.	600—700	вместо	500—550
» » I класса	500—600	»	425—450
» » II класса	375—450	»	325
Зам. нач. внекласс. станции	500—600	»	375—400
» » станции I класса	400—500	»	325—350
» » » II класса	300—350	»	265
Станц. диспетч. внекласс. станции	350—400	»	300—325
» » станции I класса	325—350	»	300
Дежурный по станции внекласс.	350—375	»	300
» » » I класса	275—300	»	255
» » » II »	225—250	»	205

Район

Начальнику района	600—700	вместо	500—600
Помощнику по эксплуатации	550—650	»	—
Старшим диспетчерам	475—550	»	410—500
Диспетчерам	400—450	»	360—390

Дистанция пути

Начальнику дистанции I разр.	600—700	вместо	493—540
» » II »	500—600	»	418
» » III »	425—500	»	372
Старшему дорожному мастеру I разр.	450—500	»	325
» » » II »	375—450	» }	299
» » » III »	325—375	» }	

Дорожному мастеру I разр.	350—400	вместо	279
» » II »	275—350	»	253
» » III »	250—275	»	227
Смотрит. здания (пом. нач. дистанц. по гражд. сооружен.) I разр.	450—500	»	312
То же II »	375—450	»	260
» » III »	325—375	»	230
Нач. жилищн. дист. I разр.	500 600	»	456
» » » II »	450—500	»	388
» » » III »	400—450	»	344

Дистанция связи

Начальнику дистанции I разр.	600—700	»	474—520
» » II »	475—550	»	408
» » III »	380—450	»	358
Пом. нач. дистанц. (инженеру сигнализации, централизации и блокировки) I разр.	450—500	вместо	375—415
То же II разр.	375—450	»	315
То же III »	325—355	»	280
Электромеханику I разр.	300—350	»	247—275
» II »	275	»	218

Паровозо-вагоноремонтные заводы

Директору паровозо-вагоноремонтного завода I разр.	600—700	вместо	540—660
Главному инженеру I разр.	700—800	»	480—600
Нач. произв. отдела I »	550—650	»	430—540
Нач. техн. отдела I »	475—575	»	360—470
Главному механику I »	425—525	»	320—420
Нач. сборочного и котельного цеха I разр. (заводов)	500—600	»	370—480
Начальникам остальн. цехов	425—525	»	320—420
Помощникам нач. цехов и мастеров заводов I разр.	400—500	»	280—360

3. Установить должностные оклады начальникам служб в управлениях дорог:

I разряда 800—900 руб. вместо 475—500 руб., их заместителям 500—600 руб. вместо 400—425 руб.

4. Установленное выше повышение зарплаты распространить на все заводы НКПС, депо, вагонные участки, дистанции пути и связи, а также на станции внеклассные, первого и второго класса и провести в жизнь с 1 августа сего года.

Председатель Совета Народных Комиссаров
Союза ССР **В. Молотов (Скрябин)**

Секретарь Центрального Комитета ВКП(б) **И. Сталин**

8 июля 1933 г.

О ПОЛИТОТДЕЛАХ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

[Постановление Центрального Комитета ВКП(б)]

Задачи политотделов

Железнодорожный транспорт является главным нервом экономической жизни страны, материальной опорой для связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, между различными областями СССР, наконец — для связи между тылом и фронтом. Ослабление железнодорожного транспорта, перебои в его работе означают ввиду этого ослабление всего народного хозяйства, ослабление и подрыв обороноспособности страны.

Настоящий момент характеризуется тем, что на железнодорожном транспорте появились признаки некоторого ослабления работы, появились признаки перебоев в работе. Пока еще не видно, чтобы эти тревожные явления нарастали. Но не может быть сомнения, что если они начнут нарастать, мы можем оказаться перед опасностью подрыва всего нашего народного хозяйства, подрыва обороноспособности страны.

Самая большая опасность во всем этом состоит даже не в том, что появились признаки ослабления работы и перебоев в железнодорожном транспорте. Наиболее серьезная опасность состоит в том, что работники железнодорожного транспорта в своем большинстве не замечают, не видят этих тревожных признаков, а кто видит, — старается их замазать, не вскрыть и ликвидировать их, а замазать, замолчать.

Кто отвечает за недостатки железнодорожного транспорта?

Понятно, что ответственность ложится прежде всего и главным образом на коммунистов и беспартийных активистов железнодорожного транспорта сверху донизу. Коммунисты и беспартийные активисты, и только они, призваны руководить железнодорожным транспортом. Они же и отвечают за его неустройства, за перебои в его работе.

Плохая работа коммунистов и беспартийных активистов — таков источник плохой работы железнодорожного транспорта.

Чтобы поднять железнодорожный транспорт на должную высоту и вывести его на широкую дорогу, работники транспорта должны прежде всего поднять свою квалификацию, должны изучать технику дела, должны овладеть техникой, должны стать знатоками и настоящими хозяевами дела. А что мы имеем на деле? На деле полузнайство и техническая безграмотность как были, так и остались уделом большинства коммунистов и беспартийных активистов на транспорте. Шума и хвастовства об овладении техникой много, а подлинного овладения техникой все еще нет.

Чтобы вывести железнодорожный транспорт на широкую дорогу и покончить с его недостатками, надо поднять в нем дух сознательной дисциплины и трудового соревнования, надо покончить с разгильдяйством и развить в каждом работнике чувство величайшей ответственности перед страной, надо добиться того, чтобы железнодорожный транспорт работал четко и без перебоев, как часовой механизм. А что мы имеем на деле? На деле разгильдяйство и расхлябанность, слабая трудовая дисциплина и перебои в работе транспорта все еще остаются у нас не ликвидированными. Более того, коммунисты и беспартийные активисты нередко не только не противодействуют прогульщикам и прочим нарушителям трудовой дисциплины, а, наоборот, сами оказываются лодырями и прогульщиками.

Чтобы вывести транспорт на дорогу и поднять его на должную высоту, надо вести систематическую борьбу с классовыми врагами на транспорте, с кулаками и прочими вредителями, надо прививать работникам транспорта чувство революционной бдительности, надо смело вскрывать недостатки в работе транспорта и выжигать их огнем честной большевистской самокритики. А что мы имеем на деле? На деле политическая слепота и наивное благодушие в отношении вредителей и прочих классовых врагов, отсутствие самокритики и трусливое замазывание ошибок в работе все еще остаются у нас отличительными чертами многих и многих коммунистов и беспартийных активистов на транспорте.

Нет нужды доказывать, что пока останутся эти вопиющие недостатки в работе коммунистов и беспартийных активистов транспорта, неизбежно будут оставаться перебои и прорехи в самом транспорте.

Чтобы вывести железнодорожный транспорт на дорогу и поднять его на должную высоту, надо ликвидировать эти позорные недостатки в нашей работе.

Политотделы на железнодорожном транспорте создаются для того, чтобы облегчить и ускорить разрешение этой актуальнейшей задачи.

Задача политотдела заключается в том, чтобы обеспечить на основе убеждения, мерами организационного и идейно-политического воздействия создание на железнодорожном транспорте «сознательной железной дисциплины» (Ленин), нового мощного подъема социалистического соревнования и ударничества, под-

нять всю партийно-политическую работу среди рабочих и служащих железнодорожников на высший уровень.

Задача политотделов на транспорте заключается, далее, в том, чтобы развернуть борьбу с классово-чуждыми и враждебными элементами (саботажниками, ворами, рвачами, лодырями и т. п.), выявлять, разоблачать и удалять их с железнодорожного транспорта, проводить необходимые мероприятия против хищения, обеспечить крепкую охрану и бережное отношение к государственной социалистической собственности.

Задача политотделов состоит, далее, в том, чтобы организовать дело подлинного овладения техникой железнодорожного транспорта коммунистами и беспартийными активистами, помочь им поднять свою квалификацию и дать им таким образом возможность стать действительными хозяевами порученного им дела.

Разоблачая и беспощадно изгоняя из партийных и комсомольских организаций оппортунистические и социально-чуждые элементы, ведущие подрывную работу под прикрытием партбилета, политотделы должны поднять идейно-политический уровень партийцев и беспартийных активистов, их ведущую роль на транспорте, создавая и сплачивая вполне надежный беспартийный актив вокруг парторганизаций.

Обеспечивая партийный глаз и контроль во всех областях железнодорожного транспорта, политотделы должны вести непримиримую борьбу с боязнью самокритики и с канцелярско-бюрократическим методом в руководстве железнодорожного транспорта, добиваясь четкой оперативной работы, безусловной исполнительности и ответственности во всех его звеньях, безусловного и незамедлительного исправления вскрытых ошибок и недостатков.

Положение о политотделах

I. Права и обязанности политотделов

а) Политотделы руководят на правах партийных комитетов всеми партийными и комсомольскими организациями, кандидатскими группами и группами сочувствующих на железнодорожном транспорте, в том числе приемом в партию.

б) Политотделы распределяют партийные кадры на транспорте, утверждают секретарей ячеек, производят перемещения коммунистов.

в) Начальники политотделов увязывают свою работу с местными партийными комитетами — райкомом, обкомом, ЦК нацкомпартий, которые в свою очередь обязаны оказывать всемерную помощь политотделам в их работе, причем в целях установления постоянной связи между ними нач. политотделов включаются в состав соответствующих партийных комитетов (райкома, обкома, ЦК нацкомпартий).

г) Функции контрольных комиссий в отношении коммунистов железнодорожников переходят в специально организуемые при политотделах Парткомиссии районов и дорог, назначаемые ЦКК ВКП(б).

2. Структура политотделов

а) Политуправление НКПС

В НКПС организуется Политуправление в составе: начальника, его заместителя и двух помощников.

Начальник Политуправления является заместителем Народного Комиссара по политической части и подчиняется как Наркому, так и непосредственно ЦК ВКП(б).

Политуправление НКПС руководит работой политотделов дорог и районов.

Начальник Политуправления НКПС назначается и смещается ЦК ВКП(б).

б) Политотдел железной дороги

Политотдел железной дороги организуется в составе: начальника, его заместителя и одного помощника.

Начальник политотдела дороги является заместителем начальника дороги по политической работе и одновременно подчиняется начальнику Политуправления НКПС.

Начальник политотдела железной дороги руководит работой политотделов районов, парторгов депо, заводов и важнейших железнодорожных узлов.

Начальники политотделов дорог назначаются и смещаются ЦК ВКП(б) по представлению начальника Политуправления НКПС.

в) Политотдел железнодорожного района

Политотдел железнодорожного района организуется в составе: начальника, его заместителя и одного помощника.

Начальник политотдела района является заместителем начальника района по политчасти и одновременно подчиняется начальнику политотдела дороги. Он руководит ячейками железнодорожных узлов и станций, а также дистанций пути и связи.

Начальники политотделов районов назначаются и смещаются Центральным Комитетом ВКП(б) по представлению начальника Политуправления НКПС.

г) О железнодорожных узлах и заводах НКПС

На важнейших железнодорожных узлах и на заводах НКПС (по списку, утвержденному ЦК) вводится институт парторгов, непосредственно подчиненных начальнику политотдела дороги.

Парторги железнодорожных узлов и заводов назначаются и смещаются ЦК ВКП(б) по представлению начальника Политуправления НКПС.

Центральный Комитет Всесоюзной
Коммунистической партии (большевиков)

10 июля 1933 г.

О РАБОТЕ КУРСКОЙ И ЕКАТЕРИНИНСКОЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

[Постановление ЦК ВКП(б)]

Заслушав доклады начальника Курской дороги и начальника Екатерининской о работе дорог и перестройке в соответствии с решениями ЦК и СНК, ЦК ВКП(б) отмечает, что обе эти дороги, имеющие крупнейшее народнохозяйственное значение — Курская, как основная магистраль, связывающая южные угольные, металлургические и хлебные районы с центром, и Екатерининская, обязанная обеспечить нормальную работу всей южной металлургии и перевозку хлеба для промышленных центров, — благодаря формально-бюрократическому отношению к проведению в жизнь решений ЦК и СНК по транспорту оказались на одном из последних мест железнодорожной сети.

По Курской — налицо безобразная запущенность путевого хозяйства, невыполнение плана перевозок по хлебу и углю, не улучшение, а ухудшение за июль — август оборота вагонов и паровозов, ухудшение состояния паровозного парка, резкое увеличение аварийности и совершенно неудовлетворительное состояние труддисциплины.

Все это показывает, что Курская дорога получила Красное знамя за некоторые ее достижения в паровозном хозяйстве случайно, а не за действительно образцовую работу всей дороги. Руководство дороги и районов не замечало систематического разрушения пути и крайнего падения труддисциплины, а вместо большевистской борьбы против саботажа в перестройке работы растерялись, и в результате оперативное руководство линией не усилилось, а ослабло.

По Екатерининской дороге — позорный срыв плана перевозок по решающим грузам для металлургии (за август и первую декаду сентября недогружено по вине дороги 21 тыс. вагонов руды и 5900 вагонов флюсов), безобразное состояние вагонного хозяйства, растущее увеличение отцепок по неисправности вагонов и особенно по горению букс, не снижение, а возрастание процента больных паровозов: май — 17%, август — 19,5% при значительном количестве порч их в пути. Срывы спаренной езды дошли до 16,4% и больше.

Такое положение на дороге могло создаться лишь как результат плохого руководства дорогой со стороны начальника дороги, начальников служб и районов, как результат того, что начальник дороги, как равно и руководители служб и районов, не поняли всей сути решений СНК и ЦК и проводили их формально-бюрократически. Этим объясняется широкая практика на дороге сверху донизу невыполнения приказов, замазывания, укрывательства саботажа и очковтирательства на дороге.

ЦК ВКП(б) постановляет:

I. По Курской жел. дороге

1. Предупредить начальника дороги об особой ответственности, которую он несет за подлинное проведение в жизнь директив партии и правительства и приказов НКПС по Курской дороге, в первую очередь за приведение пути в полный порядок в кратчайшие сроки, полное обеспечение плана перевозок угля, хлеба и овощей, а также следование по дороге поездов строго по расписанию.

2. Обязать начальника Курской дороги и начальника политотдела на основе неуклонного проведения в жизнь Дисциплинарного устава добиваться повышения трудовой дисциплины, точного исполнения приказов, устранения аварий, выполнения заданных измерителей по обороту подвижного состава и полного оздоровления паровозного и вагонного парка.

3. Обязать Мособком ВКП(б) вернуть по персональному отбору на транспорт в месячный срок для укрепления решающих узлов на Курской дороге не менее 100 человек квалифицированных железнодорожников, работающих в других отраслях.

4. Обязать НКПС обеспечить все необходимые мероприятия для безусловного приведения пути на Курской дороге в полный порядок.

Обкомам ВКП(б) — Московскому, ЦЧО, Ивановскому и Горьковскому крайкому оказать Курской дороге содействие в выполнении всех возложенных на нее заданий, в частности, обеспечить реальную помощь в вербовке рабочих для путевых работ.

II. По Екатерининской жел. дороге

1. Предупредить начальника дороги, что если в ближайшее время работа дороги не будет подлинно перестроена на основе решений ЦК и СНК, не будет обеспечено на весь осенне-зимний период 100-процентное выполнение плана перевозок руды, флюсов, огнеупоров, хлеба, кокса и угля и не будет приведен в надлежащий порядок паровозо-вагонный парк, то начальник дороги, как нарушивший боевое задание партии, не только будет снят с поста, но и будет исключен из рядов партии.

2. Обязать начальника дороги и начальника политотдела на основе действительной борьбы за выполнение решений ЦК и СНК и мобилизации масс против саботажа, разгильдяйства и очковтирательства добиться подлинного подъема социалистического соревнования и ударничества, укрепления трудовой дисциплины и овладения техникой производства.

3. Предложить ЦК КП(б)У, Днепропетровскому, Донецкому и Крымскому обкомам вернуть по персональному отбору на транспорт в месячный срок для укрепления узлов и решающих участков дороги не менее 150 человек квалифицированных железнодорожников, работающих в других отраслях.

4. Обязать НКПС обеспечить повседневный контроль за работой Екатерининской дороги и принятие всех необходимых оперативных мер для улучшения работы дороги.

НКПС выделить для укрепления руководящего аппарата и линии необходимое количество надежных квалифицированных кадров и добиться того, чтобы Екатерининская дорога из худшей превратилась в одну из образцовых дорог сети не формально, а по существу выполняющей постановление ЦК и СНК по транспорту.

ЦК ВКП(б)

17 сентября 1933 г.

О РАБОТЕ ПЕРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

(Постановление Совета Народных Комиссаров СССР)

Заслушав доклады начальника Пермской жел. дороги и начальника политотдела, Совет Народных Комиссаров Союза ССР признает работу Пермской железной дороги по проведению в жизнь решений СНК СССР и ЦК ВКП(б) о железнодорожном транспорте неудовлетворительной.

Пермская железная дорога, относящаяся к числу крупнейших, призванная обеспечить работу гигантски возросшей промышленности Урала и связь центра со всей Восточной частью Советского Союза, имеет огромное народнохозяйственное значение. Между тем, имея основные предпосылки для выполнения поставленных перед ней задач, Пермская железная дорога срывает выполнение установленного для нее плана перевозок. В августе при вагонном парке в 107 проц. план погрузки выполнен всего на 90 проц. В сентябре при вагонном парке в 105 проц. план погрузки выполнен на 88 проц. В первой половине октября при парке 112 проц. план погрузки выполнен всего на 91 проц. Особенно неудовлетворительно идет выполнение плана по важнейшим грузам — хлебу, руде, углю.

Показателями плохой работы дороги являются также следующие факты: среднесуточный пробег вагонов не превышает 82 км при задании в 101,5 км и в продолжение трех последних месяцев продолжает снижаться, при чем особенно неудовлетворительно работают Челябинский район и Троицкий район; наличный паровозный парк используется плохо, а должной борьбы с замазыванием недостатков работы отдельных депо (депо Троицк, депо Тюмень, депо Тагил) не ведется; подготовка пути к осенне-зимним перевозкам, особенно на таких важных участках, как Макушино—Челябинск, совершенно недостаточна. Крайне неудовлетворительное состояние трудовой дисциплины на дороге приводит к увеличению числа аварий и крушений на дороге.

Такое положение на Пермской дороге является результатом того, что руководство дороги как в управлении, так и на линии на деле еще не перестроилось и продолжает работу канцелярско-бумажными методами (обилие приказов, отсутствие должной оперативности и действительной проверки исполнения).

Совет Народных Комиссаров Союза ССР считает совершенно нетерпимым такое положение, при котором управление Пермской дороги в продолжение ряда месяцев срывает задание НКПС о переброске излишних вагонов на другие дороги и тем самым способствует дезорганизации работы соседних дорог и создает обстановку безответственности на железнодорожном транспорте.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР считает, что такое положение является результатом расхлябанности дисциплины на Пермской дороге, начиная от ее руководящих органов, отсутствия борьбы с теми беспечно-бюрократическими элементами в управлении промышленных предприятий, которые должны отвечать за своевременную погрузку и разгрузку вагонов, и совершенной недостаточности мер самого Народного комиссариата путей сообщения по проведению в жизнь даваемых им распоряжений.

Вместе с тем, Совет Народных Комиссаров Союза ССР подчеркивает, что за такое неудовлетворительное положение на Пермской железной дороге несут ответственность руководящие уральские краевые организации, не давшие отпора местническим тенденциям некоторых уральских организаций (задержка нескольких тысяч лишних вагонов на Пермской дороге) и не обеспечившие до сих пор должного содействия управлению Пермской дороги в выполнении ею общегосударственного плана перевозок.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Предупредить начальника Пермской железной дороги и начальника политотдела дороги об особой ответственности, которую они несут за действительное улучшение работы дороги и за выполнение установленного правительством плана перевозок.

2. Обязать начальника дороги и начальника политотдела дороги добиться в кратчайший срок решительного поднятия трудовой дисциплины, в первую очередь установления железной дисциплины среди командного состава дороги, устранения аварий и срывов заданных измерителей по обороту подвижного состава, мобилизуя для этого массы железнодорожников против саботажа решений партии и правительства, против разгильдяйства и очковтирательства.

3. Обязать начальника дороги в декадный срок перебросить лишние вагоны согласно заданию НКПС и обеспечить приведение вагонного парка в соответствие с заданными нормами, привлекая к строжайшей судебной ответственности руководителей районов и станций за срыв соответствующих заданий.

Обязать НКПС обеспечить точное проведение в жизнь настоящего решения.

4. Предложить Уральскому областному исполнительному комитету привлечь к строгой ответственности руководителей предприятий и лиц, виновных в задержке вагонов под выгрузкой и погрузкой, а также допускающих разрушение вагонов при разгрузке, и впредь на деле обеспечить Пермской дороге все необходимое содействие в выполнении возложенных на нее заданий.

5. Обязать НКПС под личной ответственностью начальника управления пути и начальника Пермской дороги в течение октября и ноября разработать и провести мероприятия по приведению в порядок пути Челябинск — Макушино и обеспечить нормальную работу его в зимних перевозках.

6. Предложить НКПС командировать для укрепления управления Пермской дороги и районов не менее 30 руководящих работников.

Предложить Уральскому Облисполкому в месячный срок вернуть на транспорт по персональному отбору для укрепления решающих направлений и узлов дороги не менее 150 человек квалифицированных железнодорожников, работающих в других отраслях, и мобилизовать в помощь дороге 500 квалифицированных рабочих для работы в депо и вагонных участках.

Председатель Совета Народных Комиссаров
Союза ССР **В. Молотов (Скрябин)**

17 октября 1933 г.

О РАБОТЕ ДОНЕЦКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

[Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР и Центрального Комитета ВКП(б)]

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б), заслушав отчет начальника Донецкой дороги и начальника политотдела, устанавливают, что Донецкая дорога работает крайне неудовлетворительно и совершенно не обеспечивает выполнения заданного ей плана перевозок, в особенности по углю и грузам металлургии. В январе и феврале при наличии парка товарных вагонов в размере 93 проц. от заданной нормы общий план погрузок выполнен всего лишь на 78,5 проц. За январь и февраль Донецкая дорога недогрузила 50 000 вагонов угля и 19 300 вагонов металла.

На Донецкой дороге до сих пор еще господствуют все те недостатки, которые были отмечены в июльском постановлении Совета Народных Комиссаров Союза ССР и Центрального Комитета ВКП(б) о работе НКПС. Канцелярско-бюрократический метод руководства находит в частности свое выражение на дороге в оторванности ее управления от периферии — районов, депо, станций и дистанций. Управление дороги до сих пор еще находится в Харькове и никакой подготовки к переезду в Донбасс не проводило, в то время как главные перевозки сосредоточены в таких районах, как Дебальцево, Лиман, Никитовка и пр. и др., т. е. вдали от Харькова.

Канцелярско-бюрократический метод руководства особенно резко сказывается в постановке эксплоатационной работы, решающей успех перевозок. Эксплоатационные районы в Донбассе при наличии интенсивной погрузки на большом количестве станций оперативно не руководят погрузкой и продвижением вагонов и сводят свою роль к изданию приказов, которые большей частью не выполняются. Вагоны под погрузку подаются в первую очередь не к важнейшим угольно-металлургическим пунктам, а — под влиянием местных интересов или в погоне за внешними показателями — к второстепенным, близлежащим станциям. Работа по маршрутизации поездов поставлена крайне плохо, в виду чего количество отправляемых в январе и феврале маршрутов упало по сравнению с прошлым годом.

Из-за грубых нарушений государственной дисциплины вошли в систему факты, когда второочередные грузы перевозятся вне плана, а план перевозок угля и металла не выполняется. Между тем внеплановые перевозки являются не только нарушением государственных планов погрузки, но и обманом государства, вызываемым в ряде случаев корыстными побуждениями.

Местные советские и партийные организации большей частью не только

не борются с нарушениями государственных планов железнодорожных перевозок, но сами толкают руководителей дорог, районов и станций к перевозке местных грузов в ущерб общегосударственным, оказывая давление всеми способами, в том числе различного рода «услугами», являющимися по существу взятками. Многие местные партийные и советские организации, видимо, не понимают, что этим они развращают железнодорожный аппарат, приучая его к безнаказанному нарушению общегосударственных планов в угоду местническим или личным корыстным интересам.

Нарушение государственных планов перевозок облегчается крайней небрежностью и безответственностью при составлении и передаче плана станциям. Руководители дорог и районов фактически планов не утверждают, планы подписываются и спускаются на места третьестепенными работниками и то в дело отменяются. НКПС не проводит настойчивой, твердой борьбы за даваемый им план перевозок и тем самым потакает местническим срывам государственного плана.

Основным недостатком руководителей дороги и районов как по линии хозяйственной, так и политотдельской является незнание ими действительного положения на станции, дистанции, депо. Это целиком относится как к НКПС и его управлениям, так и управлениям большинства дорог Союза.

Несмотря на категорические указания в июльских постановлениях Совета Народных Комиссаров Союза ССР и Центрального Комитета ВКП(б), руководители НКПС, его управления, начальники дорог и районов сидят преимущественно в канцеляриях, не изучают по-настоящему положения на местах, не связаны оперативно со станциями, этими решающими рычагами перевозок.

ЦК и СНК устанавливают далее, что НКПС и его местные органы не обращают внимания на инструктирование и обучение низовых работников. Преобладает административный приказ вместо необходимого разъяснения, делового указания. Именно поэтому мероприятия грозненского диспетчера, заслуживающие всяческого одобрения, но являющиеся азбучными истинами правильной организации работы, стали откровениями для железнодорожников.

Политотделы и партийные организации не сумели организовать ударников, коммунистов, комсомольцев и беспартийных активистов на активную борьбу со срывающими дисциплину и выполнение плана перевозок, с разгильдяями, прогульщиками, лентяями, дезорганизаторами транспорта и расхитителями общественной собственности. Политическая боеспособность партийной организации на дороге и особенно в районах низка.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют:

1. Предупредить руководителей Донецкой дороги, районов и станций этой дороги, что за невыполнение государственного плана перевозок они будут сниматься с руководящих постов с понижением по должности, а в случае повторного нарушения государственного плана—отдаваться под суд по статьям Уголовного кодекса.

2. Предложить прокуратуре СССР и другим карательным органам привлекать к судебной ответственности должностных лиц железнодорожного транспорта и партийно-советских организаций, злоупотребляющих своим положением для подрыва плана перевозок, организующих или толкающих на организацию неплановых перевозок грузов, берущих или дающих взятки и содействующих расхищению государственного имущества, применяя к подобным элементам закон от 7 августа 1932 г. «Об охране имущества государственных предприятий, колхозов и кооперации и укреплении общественной социалистической собственности».

3. Обязать начальника дороги лично составлять и подписывать планы перевозок, направляемые районам, а начальников районов лично составлять и подписывать планы погрузок, направляемые станциям, запретив утверждение и подпись планов другими работниками дороги и районов.

Возложить на начальников станций персональную ответственность за выполнение планов погрузок станциями, запретив перекладывание ответственности на заместителей, помощников и других работников.

4. НКПС создать к 25 марта на Донецкой дороге резерв в 3500 вагонов с докладом об исполнении в СНК и ЦК.

5. НКПС организовать систематическое бесперебойное питание Донецкой дороги порожняком.

Предупредить начальников Московско-Курской, Московско-Казанской, Окружной, Октябрьской, Мурманской, Западной, Юго-Западной, Закавказской, Северо-Кавказской и Самаро-Златоустовской железных дорог, что задержка в отправке грузов и порожняка на Донецкую дорогу будет рассматриваться как нарушение партийной и советской дисциплины.

6. Управлению Донецкой дороги принять необходимые организационные и оперативные регулировочные меры для отправления основных грузов маршрутными поездами с тем, чтобы довести общее количество маршрутных поездов в течение декады до 70 проц. всей погрузки дороги.

7. Перевести к 1 апреля управление Донецкой дороги из Харькова в Артемовск.

8. Разукрупнить Дебальцевский, Лиманский, Попаснянский и Иловайский районы, организовав не позднее 1 апреля 1934 г. три новых района с центрами в Славянске, Купянске и Таганроге.

9. Предложить Главуглю и Главчермету Наркомтяжпрома СССР немедленно приступить к приведению в порядок подъездных путей и погрузочных пунктов на шахтах и заводах Донбасса, в первую очередь начав работу в Дебальцевском районе и на металлургических заводах.

Обязать шахты и заводы тяжелой промышленности Донбасса в месячный срок довести время использования вагонов на заводских путях до заданных норм, а с 1 апреля 1934 г. снизить эти нормы на 10%.

10. НКПС оборудовать в четырех районах (Дебальцевском, Лиманском, Славянском и Попаснянском) не позже 1 августа 1934 г. специальную селекторную связь для работы вагонораспределителей.

11. Начальнику Донецкой дороги обеспечить к 1 июня 1934 г. нормальное освещение крупных сортировочных и погрузочных станций. НКПС в декадный срок определить перечень этих станций.

12. НКПС обеспечить постройку в две очереди нового депо в Лимане для паровозов серии «ФД» с окончанием первой очереди не позднее 1 октября 1934 г. и второй — в 1935 г.

13. Приравнять машинистов на паровозах «ФД» по оплате труда к машинистам скорых и курьерских поездов.

14. Передать Доннарпиту обслуживание общественным питанием рабочих и служащих важнейших узлов и погрузочных станций Донецкой дороги, установив отпуск продуктов и качество обедов в этих столовых наравне со столовыми для основных заводов и надземных рабочих шахт Донбасса.

15. Поручить Оргбюро ЦК в двухдекадный срок направить на Донецкую дорогу не менее 100 парторганизаторов станций, депо и дистанций пути, 20 квалифицированных работников для руководящей работы в ОРС, а также в распоряжение политотдела дороги 20 квалифицированных пропагандистов и 8 редакторов районных газет.

Предложить НКПС передать все угольные склады на железных дорогах Союза ССР из ведения материальных отделов в ведение паровозных служб управлений дорог и начальников депо.

Председатель Совета Народных Комиссаров
Союза ССР **В. Молотов (Скрябин)**

Секретарь Центрального Комитета ВКП(б) **И. Сталин**

9 марта 1934 г.

О ПЛАНИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОК И УЛУЧШЕНИИ РАБОТЫ МЕСТНЫХ ОРГАНОВ НКПС

[Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР и Центрального Комитета ВКП(б)]

1. Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) устанавливают, что недостатки, отмеченные в постановлении о работе

Донецкой дороги, являются типичными для всех железных дорог СССР. Из-за местнических и корыстных побуждений производятся внеплановые перевозки второочередных грузов в ущерб перевозкам общегосударственного значения. До сих пор еще не изжит канцелярско-бюрократический метод руководства, незнание руководителями дорог и эксплоатационных районов действительного положения на станциях, этих решающих рычагах перевозок. Многие из коммунистов не только не дают образцов дисциплины, а наоборот сами зачастую являют пример разложенности и недисциплинированности, что ведет к дезорганизации работы на транспорте.

2. Одной из важнейших причин плохой работы железных дорог является неудовлетворительная система планирования на дорогах и плохая работа эксплоатационных районов и станций по исполнению планов.

Планы перевозок составляются целым рядом органов НКПС и междуведомственными организациями — районными управлениями оперативного планирования и регулирования перевозок при НКПС (РУПР), междуведомственными совещаниями при них, местными совещаниями по перевозкам при исполкомах и Совнаркомах союзных и автономных республик (МСП), Комитетами по перевозкам при исполкомах, оторванными от оперативной работы железных дорог и вмешивающимися через голову начальников дорог в работу районов и станций.

Между тем начальники дорог, обязанные выполнять план перевозок, стоят в стороне от его составления и отнекиваются от ответственности за его содержание.

В результате этого плохо используется подвижной состав, встречные перевозки достигают больших размеров, недопустимо плохо используются вагоны, идущие в порожнем направлении. Как начальники дорог и районов, так и сами планирующие органы в своей повседневной практике сплошь и рядом ломают планы, что приводит к бесплановости и безответственности в деле перевозок на станциях, в районах, на железных дорогах и в НКПС.

3. Несмотря на сокращение прав и обязанностей эксплоатационных районов после постановления СНК и ЦК от 3 и 8 июля 1933 г., они сохранили еще много функций, не имеющих никакого отношения к руководству движением. Эксплоатационные районы в их нынешнем виде превратились на деле в фактор, затрудняющий правильное руководство движением со стороны начальников дорог и станций, в виду чего необходимо их превратить в отделения службы эксплоатации.

4. Начальники станций, получая многочисленные противоречивые планы, приказы и задания, работают бесплановo. На станциях, особенно крупных товарных и сортировочных, все еще не ликвидированы организационная неразбериха, нагромождение многочисленных бюро, нагромождение секторов, должностей. Начальники станций перекладывают свою работу и ответственность на заместителей и помощников, сами фактически устраняются от ответственности, заняты руководством «вообще», заседаниями и представительством в различных общественных организациях и в лучшем случае выполняют функции толкачей по формированию поездов.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют:

I. О планировании перевозок

1. Упразднить: а) Районные управления НКПС по планированию и регулированию перевозок (РУПР); б) междуведомственные совещания при РУПР; в) Местные совещания по перевозкам при краевых и областных исполкомах и при Советах Народных Комиссаров союзных и автономных республик; г) Краевые и Областные комитеты по перевозкам.

2. Возложить составление годового, квартальных и месячных планов перевозок по всей железнодорожной сети СССР на Народный Комиссариат путей сообщения с представлением этих планов на утверждение Совета Труда и Обороны Союза ССР.

3. Обязать начальников железных дорог составлять планы перевозок по отделениям службы эксплоатации и станциям дороги в соответствии с планом, утвержденным Советом Труда и Обороны, и лично подписывать планы, даваемые отделениям.

4. Обязать начальников отделений службы эксплоатации по получении планов от начальников дорог, за своей личной подписью направлять эти планы начальникам станций, обеспечивая в порядке повседневного руководства точное их выполнение.

5. Организовать при Народном Комиссариате путей сообщения и при начальниках дорог в качестве совещательных органов постоянные совещания по перевозкам: в НКПС — из представителей наркоматов, при начальниках дорог — из представителей местных исполкомов и хозорганов.

6. Разделить план перевозок на две категории: к первой категории отнести грузы общегосударственного значения, планируемые НКПС в централизованном порядке; ко второй категории отнести грузы местного значения, планируемые начальниками железных дорог.

7. К грузам общегосударственного значения (первой категории) отнести: уголь, кокс, нефть, торф, дрова (по специальному списку, установленному СТО при утверждении плана), руду, флюсы, огнеупоры, черные металлы и металлолом, металлоизделия и машины, сельскохозяйственные машины, тракторы, автомобили, химические удобрения, лес, строительные материалы, предназначенные для предприятий общегосударственного значения, согласно специально устанавливаемого СТО списка; цемент, хлопок, бумагу, свеклу, хлеб, сахар, спирт, растительное масло, соду, соль, мясо, рыбу и животность (убойную и племенную) централизованного снабжения, объемистый фураж по особому списку, устанавливаемому СТО; лен и пеньку, промсырье, картофель и овощи (в период сезонных заготовок: сентябрь, октябрь, ноябрь), товары ширпотреба, список которых должен быть пересмотрен и утвержден СТО; воинские — в пределах утвержденного плана, внутритранспортные перевозки НКПС (рельсы, шпалы, металлы, скрепления, запасные части, топливо и лес).

Все остальные грузы (комбинированные корма, плодоовощи, жмыхи, вино, патока, местные стройматериалы, мелочные грузы и пр.) отнести к перевозкам местного значения (вторая категория).

8. Утвердить следующий представленный НКПС план распределения вагонов по грузам I и II категории на апрель 1934 г. на дорогах СССР.

Название дорог	Общий план ежесуточн. погрузки на апрель	Из них		
		грузы I кат.	грузы II кат.	резерв НКПС
Моск.-Казанская	2700	2265	385	50
Моск.-Курская	2700	2502	168	30
Моск.-Окружная	400	359	11	30
Северная	3000	2675	295	30
Ряз.-Уральская	1100	995	90	15
Октябрьская	3300	2700	560	40
Мурманская	1500	1313	172	15
М.-Б.-Б.	1700	1464	206	30
Западная	2100	1738	322	40
Ю.-Восточная	2700	2418	252	30
Сев.-Кавказская	3700	3500	160	40
Екатерининская	6500	6230	255	15
Донецкая	8200	7905	270	25
Южная	1200	1098	75	27

Название дорог	Общий план ежесуточн. погрузки на апрель	Из них		
		грузы I кат.	грузы II кат.	резерв НКПС
Юго-Западная	2700	2369	301	30
Закавказская	1800	1665	120	15
Средне-Азиатская	1300	1195	75	30
Турксиб	250	200	40	10
Сам.-Златоустовская	1000	835	150	15
Пермская	3850	3494	341	15
Омская	1200	1080	105	15
Томская	2975	2850	110	15
Кузбасская	25	15	7	3
Забайкальская	850	780	60	10
Уссурийская	1250	1135	110	5
Всего по сети	58000 ваг.	52780 ваг.	4640 ваг.	580 ваг.

9. Обязать НКПС и начальников дорог включать в план перевозок грузы, следующие в порожнем направлении.

10. Обязать начальников дорог при составлении плана перевозок обеспечить максимальное увеличение маршрутизации перевозок, не допуская распыления грузов клиентурой, а НКПС в декадный срок дать задание по маршрутизации перевозок каждой дороге в отдельности.

11. Поручить НКПС в декадный срок выработать новое положение об ответственности дорог и клиентуры за несвоевременное выполнение плана погрузки и разгрузки и внести его на утверждение СНК Союза ССР.

12. Отменить существующий порядок учета, при котором погрузка сверх среднесуточной нормы, хотя и в пределах общего месячного или пятидневного плана, считается внеплановой погрузкой.

13. Предупредить начальников дорог и начальников отделений службы эксплоатации, что невыполнение заданий по возврату и передаче вагонов на другие дороги будет рассматриваться как преступление против государства, влекущее за собой уголовное наказание.

14. В соответствии с настоящим постановлением отменить:

а) Постановление СТО от 11/VIII 1930 г. об утверждении положения о местных совещаниях по перевозкам (С. З. СССР 1930 г., № 44, ст. 458, 459).

б) Постановление СТО от 23/VIII 1931 г. об организации органов оперативного планирования перевозок (С. З. СССР 1931 г., № 57, ст. 369).

в) Правила приема грузов к перевозке от 2 января 1930 г. (дополнение к ст. 50 Устава ж. д.).

г) Постановление СТО от 25/IX—32 г. № 1209, дающее право отправителю за три дня до начала декады снимать грузы с плана, заявленного к перевозке в любом количестве.

д) Постановление СНК СССР от 26/IX—33 г. об образовании Центрального совещания по перевозкам при НКПС.

II. Об организации отделений службы эксплоатации

1. Реорганизовать существующие управления эксплоатационных районов в отделения службы эксплоатации. Освободить начальников отделений службы эксплоатации от инспекторских функций в отношении других служб, полностью сохранив за ними, как основную их работу, ведение движенческой ра-

боты в границах отделения и оперативное распоряжение всеми средствами движения (паровозы, вагоны, средства и т. п.), предоставляемыми другими службами для перевозок.

2. Установить, что начальник отделения службы эксплоатации назначается начальником дороги по представлению начальника службы эксплоатации и утверждается Наркомом путей сообщения, при этом руководствоваться тем правилом, что начальниками отделений службы эксплоатации могут быть лишь работники, имеющие технические знания в объеме, установленном НКПС, вне зависимости от того, состоят они членами ВКП(б) или не состоят.

3. Обязать начальников отделений эксплоатации лично разрабатывать практические мероприятия по осуществлению государственного плана перевозок, получаемого ими из управления дороги, и за своею подписью давать месячные планы перевозок и пятидневные приказы-задания по станциям.

4. Упразднить ныне существующие в эксплоатационных районах должности второго помощника по коммерческой части, инспекторов по паровозам, вагонам, пути, связи и рабочему снабжению, коммерческую часть, пассажирскую часть, счетно-финансовую и специальную части с переводом освободившихся работников на работу на станции, в депо, в дистанции, в вагонном участке.

Установить следующую структуру отделения службы эксплоатации: начальник, помощник начальника по грузовой части, ревизоры движения, коммерческие ревизоры, ревизор-инспектор по хладотранспорту, диспетчерская часть, техническая часть, заведующий кондукторскими бригадами и контора отделения.

III. О работе станции

1. Положить в основу работы станции месячный план, получаемый станцией за личной подписью начальника отделения эксплоатации. Обязать начальников отделений эксплоатации, в соответствии с месячным планом, за личной подписью, давать станциям на каждую пятидневку приказ-задание на погрузку, выгрузку, пономерное назначение поездов по постоянно-действующим графикам и регулировочные задания по выкидке порожняка, с правом в особо необходимых случаях производить суточную корректировку обязательного пятидневного приказа-задания.

2. Обязать начальников отделений эксплоатации давать на станцию месячный план не позднее чем за 3 дня до начала месяца, пятидневный приказ-задание не позднее двух дней до начала пятидневки и производить даваемые в особых случаях суточные корректировки не позднее чем за 3 часа до начала суток.

3. Обязать начальников станций немедленно устранить имеющиеся до сих пор многочисленные искажения и злоупотребления в учете и отчетности по наличию вагонов на станции и использованию подвижного состава. Возложить на начальников станций персональную ответственность за правильность учета наличия вагонов и их использование.

4. Установить, что все указания начальника станции по содержанию в исправном состоянии и чистоте станционных устройств и помещений, по аккуратной и четкой работе маневровых бригад, исправному содержанию семафоров, стрелок, станционных путей и средств связи — являются безусловно обязательными для работающих на территории станции агентов других служб: дорожных мастеров, смотрителей зданий, технических осмотрщиков, маневровых машинистов, монтеров связи и т. д.

Предоставить право начальникам станций налагать административные взыскания на перечисленных выше агентов в случае невыполнения ими указаний начальников станций с последующим доведением об этом до сведения начальников соответствующих служб.

5. Подчинить оперативно начальникам станций находящуюся на территории станции стрелковую охрану с правом расположения постов охраны по усмотрению начальников станций.

6. Передать в ведение начальников станций жилища, выделенные для размещения станционных работников, и все станционные и служебные здания

с возложением на них ответственности за содержание в порядке этих зданий. НКПС предоставить в распоряжение начальников станций необходимые денежные средства под отчет.

7. Воспретить всем местным партийным, советским и хозяйственным организациям вызывать начальников станций без разрешения начальника отделения на совещания и доклады, производить обследование их работы, а также производить мобилизацию станционных транспортных средств.

8. Предложить НКПС в двухдекадный срок представить на утверждение СНК СССР положение, структуру и штаты грузовой, сортировочной, участковой и промежуточной станций.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) считают, что работа железнодорожного транспорта не может быть улучшена и железнодорожный транспорт не может быть выведен на широкую дорогу должного обслуживания народного хозяйства без ликвидации той расхлябанности, бесхозяйственности и безответственности, которые все еще лихорадят транспорт.

Восстановление и укрепление дисциплины на транспорте как «внизу», так и «вверху» являются тем основным звеном, через посредство которого можно только поставить на ноги наш железнодорожный транспорт. Главная вина за расхлябанность и отсутствие должной дисциплины на транспорте ложится на коммунистов. Коммунисты-железнодорожники должны быть образцом железной большевистской дисциплины на транспорте. На деле, однако, многие коммунисты являются менее дисциплинированными, чем беспартийные работники железнодорожного транспорта, а некоторые из них доходят в своей недисциплинированности до того, что их трудно отличить от очковтирателей, дезорганизаторов и вредителей.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) требуют, чтобы все честные коммунисты-железнодорожники встали во главе движения за восстановление и укрепление железной дисциплины на транспорте, чтобы они ежедневно, ежечасно давали в своей работе высокие образцы большевистской дисциплины.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) предупреждают вместе с тем всех скрытых и не выявленных еще очковтирателей и дезорганизаторов из коммунистов, что партийный билет не спасет их от карающей руки партии и правительства, которая не остановится перед тем, чтобы расправиться с ними, как с дезорганизаторами железнодорожного транспорта, как с врагами советского государства.

Председатель Совета Народных Комиссаров
Союза ССР **В. Молотов**
Секретарь Центрального Комитета ВКП(б) **И. Сталин**

23 марта 1934 г.

О ВТОРОМ ПЯТИЛЕТНЕМ ПЛАНЕ РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

(1933—1937 гг.)

[Из постановления семнадцатого съезда ВКП(б)]

...7. Съезд устанавливает следующий рост грузооборота основных видов транспорта: железнодорожного — с 169 млрд. тонно-километров в 1932 г. до 300 млрд. тонно-километров в 1937 г.; речного транспорта — с 26 млрд. тонно-километров до 63 млрд. тонно-километров; морского — с 18 млрд. тонно-километров до 51 млрд. тонно-километров и автотранспорта — с 1 млрд. тонно-километров до 16 млрд. тонно-километров.

В целях более рационального распределения грузовой работы между отдельными видами транспорта съезд указывает на необходимость повышения в грузовой работе страны удельного веса новых видов транспорта — авто- и авиотранспорта, а также водного транспорта, при оставлении основной роли за железнодорожным транспортом.

8. Съезд подчеркивает необходимость технической реконструкции транспорта и связи, которая должна быть проведена по следующим основным направлениям:

а) Осуществление реконструкции важнейших железнодорожных линий — электрификация 5 тыс. км железнодорожных линий, укладка на наиболее затрудненных основных магистралях около 9 500 км вторых путей (железные дороги Урало-Кузбасса, Забайкальская и Уссурийская, железные дороги Донбасса и т. д.); увеличение длины станционных путей на железнодорожных узлах и станциях на 8 500 км; замена легкого типа рельс тяжелыми на протяжении до 20 тыс. км; широкое строительство мостов; оборудование 8 300 км сети автоблокировкой; усиление действующих путей (переход на щебеночный балласт, увеличение количества шпал на 1 км пути и т. д.).

б) Увеличение парка локомотивов с 19,5 тыс. штук в 1932 г. до 24,6 тыс. штук в 1937 г., при одновременном осуществлении перехода к более мощным и совершенным типам локомотивов; мощный паровоз «ФД» должен стать во втором пятилетии основной единицей товарного паровозного парка, а мощный паровоз «ИС» — основной единицей пассажирского паровозного парка; более широкое применение должны найти тепловозы и электровозы.

в) Рост вагонного парка с 552 тыс. штук в 1932 г. до 800 тыс. штук в 1937 г. (в двухосном исчислении) при значительном увеличении удельного веса большегрузных вагонов и оборудовании полностью всего вагонного парка автотормозами и не меньше половины вагонного парка — автосцепкой.

г) Осуществление строительства крупнейших новых железнодорожных линий: Байкало-Амурская магистраль, Акмолинск — Карталы, Москва — Донбасс, Караганда — Балхаш, Уфа — Магнитная и других, увеличивающих общую протяженность сети железных дорог с 83 тыс. км на 1 января 1933 г. до 94 тыс. км на 1 января 1938 г.

д) По водному транспорту должно быть проведено гигантское строительство искусственных водных путей — каналов: Беломорско-Балтийский канал протяжением в 227 км (окончена первая очередь в первый год второй пятилетки), Москва — Волга канал протяжением 127 км, Волга — Дон канал протяжением 100 км, реконструкция Мариинской и Москворецкой водных систем, что вместе с большим объемом гидротехнических работ на действующих водных путях (сквозной путь по Днепру, шлюзование реки Сож, реконструкция Средней Волги) в основном обеспечит реконструкцию водных путей и создание единой водной системы Европейской части СССР, связывающей Белое, Балтийское, Черное и Каспийское моря. Длина судоходных путей за второе пятилетие должна возрасти с 84 тыс. км до 101 тыс. км с значительным улучшением судоходных условий на них. Коренным образом должен быть обновлен и реконструирован морской и речной флот, а также развито строительство мелкосидящих судов для использования мелких рек;

е) По автодорожному транспорту парк автомобилей должен возрасти с 75 тыс. машин на 1 января 1933 г. до 580 тыс. машин на 1 января 1938 г., или почти в 8 раз; широко должно быть развернуто строительство сети грунтовых и шоссейных дорог с ликвидацией в основном бездорожья и увеличением общей дорожной сети страны на 210 тыс. км, не считая значительного строительства, проводимого за счет местных ресурсов;

ж) По гражданскому воздушному флоту сеть воздушных линий союзного значения во втором пятилетии должна возрасти с 32 тыс. км до 85 тыс. км, т. е. почти в три раза. Наряду с этим должно быть развернуто широкое строительство местных воздушных линий с доведением их эксплоатационной длины в 1937 г. до 35 тыс. км;

з) Решающие сдвиги должны быть достигнуты в механизации погрузочно-разгрузочных работ на транспорте с ростом механизации на железнодорожном транспорте в 3 раза (с 18 до 57%), на морском — с 14 до 72% и на речном транспорте — с 12 до 56%, т. е. примерно в 5 раз;

и) Съезд подчеркивает необходимость большого развития связи всех видов, в особенности радио, и коренного улучшения качества работы связи.

9. В соответствии с значительным повышением материально-технической базы транспорта и созданием огромных возможностей роста производитель-

ности труда, съезд устанавливает рост производительности труда по железнодорожному транспорту за второе пятилетие — на 43%, по водному — на 86% при снижении себестоимости в целом по транспорту на 40%, в том числе по железнодорожному — на 10,5%, водному — на 36% и автотранспорту — на 54%.

10. Решающим условием осуществления технической реконструкции, освоения техники и выполнения заданий по производительности труда является подготовка квалифицированных рабочих, техников и инженеров, разрешение проблемы создания собственной пролетарской производственно-технической интеллигенции. В соответствии с этим съезд устанавливает следующую программу подготовки кадров на второе пятилетие:

а) подготовка 5 миллионов работников массовых квалификаций, в том числе 2,5 млн. человек в школах ФЗУ, свыше 1,5 млн. человек в стационарных школах и курсах сельского хозяйства (трактористы, бригадиры и т. п.) и 700 тыс. человек в школах и на курсах шоферов;

б) выпуск на второе пятилетие 340 тыс. специалистов, окончивших вузы, против 170,7 тыс. в первой пятилетке, или рост в два раза, и 850 тыс. специалистов, окончивших техникумы, против 308 тыс. в первой пятилетке, или рост в три раза;,

в) рост числа квалифицированных специалистов во всех отраслях народного хозяйства с 2,7 млн. человек до 4 млн. человек, или на 46,5%, в том числе увеличение числа специалистов в промышленности на 57%, на транспорте и в связи — на 60% и удвоение в сельском хозяйстве.

11. Съезд указывает на необходимость широчайшего развертывания работы научно-технических институтов и в особенности заводских лабораторий. Научно-техническая и изобретательская мысль должна стать мощным орудием в деле внедрения новой техники, организации новых видов производства, новых методов использования сырья и энергии.

26 января — 10 февраля 1934 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 581—583, Партиздат, 1936 г.

ПРОГРАММА НОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ВО ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКЕ

[Из постановления семнадцатого съезда ВКП(б)]

...12. Завершение технической реконструкции народного хозяйства и запроектированный размер производственных заданий по промышленности, сельскому хозяйству и транспорту требуют осуществления во втором пятилетии громадной строительной программы.

XVII съезд ВКП(б) одобряет программу строительства во втором пятилетии, разработанную Государственной плановой комиссией, и утверждает общий объем капитальных работ по народному хозяйству на второе пятилетие в размере 133,4 млрд. руб. (в ценах 1933 г.) против 50,5 млрд. за первую пятилетку, из них:

а) в промышленность — 69,5 млрд. руб. против 25 млрд. руб. за первую пятилетку, в том числе по промышленности, производящей средства производства, — 53,4 млрд. руб. против 21,3 млрд. руб., или рост в 2,5 раза; по промышленности, производящей средства потребления, — 16,1 млрд. руб. против 3,5 млрд. руб., или рост в 4,6 раза;

б) в сельское хозяйство — 15,2 млрд. руб. против 9,7 млрд. руб. за первую пятилетку, или рост более чем в 1,5 раза;

в) в транспорт — 26,3 млрд. руб. против 8,9 млрд. руб., или рост в 3 раза.

Съезд отмечает, что намеченное большое увеличение капитального строительства в легкой, пищевой промышленности и транспорте по сравнению с другими отраслями народного хозяйства обеспечивает более быстрые темпы их развития.

13. Съезд утверждает ввод в эксплоатацию новых и реконструированных предприятий за второе пятилетие общей стоимостью в 132 млрд. руб. против 38,6 млрд. руб. в первой пятилетке, в том числе в промышленности — 69,1 млрд. руб. против 15,7 млрд. руб., в сельском хозяйстве — 15,4 млрд. руб. против 9,2 млрд. руб. и в транспорте — 25,6 млрд. руб. против 7,7 млрд. руб.

...16. д) В области транспорта — вместе с реконструкцией и усилением основных транспортных магистралей восточного и южного направлений — строительство большой группы новых железнодорожных и водных путей, связывающих новые индустриальные центры с общей транспортной сетью Союза и являющихся основой хозяйственного развития новых районов (Караганда — Балхаш, Уфа—Стерлитамак, Рубцовка—Риддер, Томск—Чулым, Беломорско-Балтийский канал и др.).

...е) Широкое промышленное строительство в таких, прежде в промышленном отношении отсталых районах, как Средняя Волга, Татария, Северный Кавказ, ЦЧО, Закавказье, Карелия, Мурманский край, Дальний Восток, Восточная Сибирь и др., на основе развития в них крупной промышленности.

ж) Интенсивное развитие строительства в области просвещения, здравоохранения, искусства, печати в национальных республиках и областях.

з) Дальнейший рост старых промышленных районов СССР на основе углубления начатой в первой пятилетке специализации и более равномерного внутрирайонного размещения промышленности.

Съезд отмечает, что устанавливаемая программа размещения производительных сил во втором пятилетии обеспечивает изживание хозяйственной и культурной отсталости национальных республик и областей, более равномерное размещение производительных сил и приближение промышленности к источникам сырья, специализацию основных районов по сельскохозяйственным культурам и отраслям, завершение экономического районирования страны в целом.

26 января — 10 февраля 1934 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 586—587, Партиздат, 1936 г.

ПАФОС НОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ДОЛЖЕН БЫТЬ ДОПОЛНЕН ВО ВТОРОМ ПЯТИЛЕТИИ ПАФОСОМ ОСВОЕНИЯ НОВЫХ ЗАВОДОВ И НОВО ТЕХНИКИ

[Из постановления семнадцатого съезда ВКП(б)]

Осуществление этих задач возможно лишь на базе развернутой технической реконструкции всего народного хозяйства, промышленности, транспорта, сельского хозяйства. Поэтому основной и решающей хозяйственной задачей второй пятилетки является завершение реконструкции всего народного хозяйства. Решающим же условием завершения технической реконструкции народного хозяйства во второй пятилетке должно явиться освоение новой техники и новых производств.

«Пафос нового строительства...» должен быть дополнен во втором пятилетии «пафосом освоения новых заводов и новой техники, серьезным поднятием производительности труда, серьезным сокращением себестоимости» (Сталин).

26 января — 10 февраля 1934 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 577, Партиздат, 1936 г.

ПАРТИЙНОЕ И СОВЕТСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ВО ВТОРОМ ПЯТИЛЕТИИ

[Из постановления семнадцатого съезда ВКП(б)]

...2) Разукрупнение наркоматов, главных управлений и трестов, приблизившее руководство к низовым производственным звеньям, к предприятиям; разбивка ВСНХ на три наркомата — Наркомтяжпром, Наркомлегпром, Наркомлес; Наркомзема — на два наркомата — Наркомзем, Наркомсовхозов; Наркомторга — на

два наркомата — Наркомснаб, Наркомвнешторг; НКПС — на два наркомата и одно управление — НКПС, Наркомвод и Цудотранс и т. д.;

3) Проведение чистки советских, хозяйственных органов и сокращение их штатов; ликвидация, в целях борьбы с канцелярско-бюрократическим методом руководства и обезличкой, функционалки в угольной промышленности и железнодорожном транспорте, передвижка лучших инженерно-технических работников из аппаратов и канцелярий непосредственно на производство;

4) разукрупнение профсоюзов, приведшее к усилению роли ЦК производственных союзов; перестройка системы снабжения — организация отделов рабочего снабжения при заводоуправлениях с расширением их прав и организация ЗРК;

5) организация политических отделов на железнодорожном и воздушном транспорте, организация системы парторгов в угольной и других отраслях промышленности, в том числе и Наркомводе...

XVII съезд ВКП(б) считает, что, несмотря на достигнутые успехи в проведении перестройки рычагов пролетарской диктатуры, организационно-практическая работа все еще отстает от требований политических директив и не удовлетворяет гигантски выросшим запросам нынешнего периода — периода второй пятилетки.

Настоящий период социалистического строительства характеризуется еще большим усложнением задач, еще большим повышением требований, предъявляемых к руководству. Основные задачи второй пятилетки — окончательная ликвидация капиталистических элементов, преодоление пережитков капитализма в экономике и сознании людей, завершение реконструкции всего народного хозяйства на новейшей технической базе, освоение новой техники и новых предприятий, машинизация сельского хозяйства и поднятие его продуктивности — ставят со всей остротой вопрос о повышении качества работы во всех отраслях, в первую очередь качества организационно-практического руководства.

Теперь, когда генеральная линия партии победила, когда политика партии проверена жизнью, на опыте не только членов партии, но и миллионов рабочих и трудящихся крестьян, — во весь рост встает задача поднятия организационной работы до уровня политического руководства. Организационный вопрос, оставаясь подчиненным вопросам политики, приобретает все же ввиду этого для дальнейших успехов социалистического строительства исключительное значение.

«Едва ли кто-либо будет утверждать, что достаточно дать хорошую политическую линию, и дело кончено. Нет, это только полдела. После того, как дана правильная политическая линия, необходимо подобрать работников так, чтобы на постах стояли люди, умеющие осуществлять директивы, могущие понять директивы, могущие принять эти директивы как свои родные и умеющие проводить их в жизнь. В противном случае политика теряет смысл, превращается в махание руками» (Сталин).

Между тем даже многие из лучших руководящих работников до сих пор еще считают, что достаточно произнести речь или написать резолюцию о верности генеральной линии партии, чтобы задачу руководства считать выполненной, в то время как на деле распоряжения тех же руководящих работников, направленные к проведению директив партии, срываются плохо подобранными работниками и отсутствием проверки исполнения.

Отставание организационно-практической работы от требований политической линии партии в данный момент с особой яркостью и остротой вскрыто Центральным комитетом партии на примере угольной промышленности, железнодорожного транспорта и всей системы Наркомзема.

Съезд устанавливает, что эти недостатки относятся и к другим областям советской, хозяйственной и партийной работы.

26 января — 10 февраля 1934 г.

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 590—591, Партиздат, 1936 г.

РАЗДЕЛ VI

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРИОД БОРЬБЫ ПАРТИИ ЗА ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА И ПРОВЕДЕНИЯ СТАЛИНСКОЙ КОНСТИТУЦИИ

(1935—1937 и последующие годы)

С точки зрения внутреннего положения Советского союза отчетный период представляет картину дальнейшего подъема всего народного хозяйства, роста культуры, укрепления политической мощи страны.

Наиболее важным результатом в области развития народного хозяйства за отчетный период нужно признать завершение реконструкции промышленности и земледелия на основе новой, современной техники. У нас нет уже больше, или почти нет больше старых заводов с их отсталой техникой и старых крестьянских хозяйств с их допотопным оборудованием. Основу нашей промышленности и земледелия составляет теперь новая, современная техника. Можно сказать без преувеличения, что с точки зрения техники производства, с точки зрения насыщенности промышленности и земледелия новой техникой, наша страна является наиболее передовой в сравнении с любой другой страной, где старое оборудование висит на ногах у производства и тормозит дело внедрения новой техники.

В области общественно-политического развития страны наиболее важным завоеванием за отчетный период нужно признать окончательную ликвидацию остатков эксплуататорских классов, сплочение рабочих, крестьян и интеллигенции в один общий трудовой фронт, укрепление морально-политического единства советского общества, укрепление дружбы народов нашей страны, и, как результат всего этого,— полную демократизацию политической жизни страны, создание новой конституции...

[**И. Сталин.** Доклад на XVIII Съезде ВКП(б)].

ПРИЕМ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В КРЕМЛЕ

После происходившего 25—29 июля совещания работников железнодорожного транспорта, созванного НКПС по поручению ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР и обсудившего вопросы улучшения использования паровозов и установления твердого графика и расписаний движения товарных поездов, руководители Центрального Комитета ВКП(б) и Правительства Союза ССР приняли для товарищеской беседы участников совещания и работников Московского железнодорожного узла.

Прием состоялся 30 июля в 8 час. вечера в залах большого Кремлевского Дворца. На приеме присутствовало около 400 работников железнодорожного транспорта — начальников дорог, политотделов, служб паровозных и эксплуа-

тации, отделений эксплуатации, паровозных депо, станций, машинистов, ремонтных рабочих, кондукторов, диспетчеров и других.

В 8 час. вечера тт. СТАЛИН, КАГАНОВИЧ, ОРДЖОНИКИДЗЕ, ВОРОШИЛОВ, КАЛИНИН, МИКОЯН и другие наркомы и руководители советских и партийных организаций появляются в Георгиевском зале и проходят под бесконечные овации присутствующих.

Народный Комиссар Транспорта тов. Л. М. КАГАНОВИЧ свое первое слово привета обращает к тому, «кто наряду с руководством великой борьбой за социализм умеет согревать теплотой своего великого сердца и нас транспортников, и всех трудящихся нашей страны — первому машинисту Советского Союза, любимому и великому Иосифу Виссарионовичу СТАЛИНУ».

Бурными овациями, возгласами «Да здравствует наш родной СТАЛИН!» отвечают собравшиеся на первые слова наркома.

Далее тов. КАГАНОВИЧ говорит:

— Маркс писал в «Классовой борьбе во Франции», что «революции — это локомотивы истории». По графику Маркса локомотив истории поставили на рельсы и повели вперед ЛЕНИН и СТАЛИН. Враги революции пророчили нашему локомотиву аварии, пугали тяжелым профилем пути, крутыми спусками и трудными подъемами. Но мы сумели провести локомотив революции через все спуски и подъемы, через все повороты и кривые потому, что у нас были великие машинисты, умевшие вести локомотив истории. Мы победили потому, что в спаренной бригаде нашего локомотива машинистами были великие ЛЕНИН и СТАЛИН. (Бурные аплодисменты.)

Машинист революции внимательно следил за тем, чтобы в пути не было перекосов вправо и влево. Он выбрасывал гнилые шпалы и негодные рельсы — правых и «левых» оппортунистов и троцкистов, — освобождал путь от всяких препятствий, исправлял земляное полотно, ликвидировал балластные корыта. Машинист великого локомотива повел наш локомотив без аварий и крушений до станции назначения — до построения социализма в нашей стране. (Бурные овации.)

Большая беда железнодорожников — разрывы поездов. Они бывают от неумелого управления, от плохого торможения, от неправильного спуска, особенно на поворотах, на кривых. Наш великий машинист — СТАЛИН — умеет вести поезд без толчков и разрывов, без выжимания вагонов, спокойно, уверенно проводя его на кривых, на поворотах.

Машинист социалистического строительства—СТАЛИН—твердо изучил и отлично знает, не в пример многим нашим машинистам, тяговые расчеты своего непобедимого локомотива, знает силы сопротивления от «толчков на стыках», силы сопротивления «воздушной среды». Он уточнял и развивал эти расчеты, данные Марксом, Энгельсом и Лениным, и не допускал разрыва поезда, обеспечивал настоящую крепкую сцепку «вагонов» разной конструкции, разной грузоподъемности, «вагонов» пролетарского города и советской деревни. Тем самым он обеспечил нерушимый союз рабочего класса и трудящегося крестьянства. (Бурные аплодисменты.)

Наш машинист правильно набирал и набирает скорость, разгон, чтобы взять трудные подъемы.

Он осторожно вел и ведет поезд социалистического строительства на крутых спусках и обеспечил, в отличие пока от нас, железнодорожников, безаварийное продвижение поезда.

При этом форсировка котла, техническая и участковая скорость локомотива революции куда выше нашей железнодорожной. (Оживление в зале). Машинист нашего великого локомотива не только твердо знает свой марксистско-ленинский график, но внимательно следит за машиной, чтобы она не пропускала зря пара, чтобы всегда было достаточно воды в котле, чтобы давление не падало. А если кто-нибудь спускал революционный пар, то тов. СТАЛИН нагонял ему такого «пара», что другому не повадно было. (Веселое оживление в зале. Аплодисменты.)

Машинист локомотива революции — СТАЛИН — умеет крепко сплачивать свою бригаду, освобождать ее от плохих, нерадивых, негодных работников,

внимательно следит и учитывает малейшую опасность, умеет чутко прислушиваться, не в пример многим нашим машинистам, к сигналам кондукторской бригады.

Он умеет выращивать и сплачивать кадры. Сила нашего движения—в сплоченности нашей передовой бригады, в сплоченности Ленинской партии и ее Сталинского Центрального Комитета, который ведет страну от победы к победе. Поезд революции идет четко и уверенно, твердо соблюдая расписание. Результаты выполнения твердого расписания первой и второй пятилетки видны в росте нашей индустрии, в деревне, в колхозах и совхозах, на гигантских заводах промышленности, в могучем вооружении нашей славной, мощной Красной Армии, в улучшении материально-бытового положения трудящихся нашей родины, на спартакиадах, в школах, в каждом уголке нашей страны, где расцветает новая светлая жизнь, где крепнет и поднимается новый человек, который победит во всем мире. (Бурные аплодисменты.)

Для чего все это я говорю, товарищи? Для того, чтобы все наши машинисты работали так же хорошо и вели наши поезда так же аккуратно по графику, как работает и ведет вперед поезд нашей революции наш первый машинист товарищ СТАЛИН. (Бурные аплодисменты.

Лазарь Моисеевич говорит о том, что первые успехи, которые достигнуты транспортом, объясняются вниманием Центрального Комитета партии и товарища СТАЛИНА к каждому вопросу работы железных дорог.

— У нас еще много недостатков, несмотря на успехи, транспорт еще отстает от потребностей страны, но я думаю, что вы дадите мне право, — говорит тов. КАГАНОВИЧ,— сказать здесь партии, правительству и тов. СТАЛИНУ: «Железнодорожники, партийные и беспартийные, будут с честью выполнять поставленную перед ними задачу подтянуть транспорт до уровня требований промышленности, обороны и всего народного хозяйства, сумеют по-большевистски мобилизовать весь железнодорожный коллектив, сплотить железнодорожные кадры и двинуть наш локомотив вперед — к победе. Я поднимаю первый тост за того, кто своим руководством облегчает нам победу, за здоровье нашего друга, вождя и учителя, нашего СТАЛИНА».

Нескончаемыми овациями, возгласами «Да здравствует первый машинист Советского Союза любимый товарищ СТАЛИН!» — отвечает зал на слова тов. КАГАНОВИЧА. Нарком транспорта приветствует в своих последующих тостах руководителей Советского Правительства тт. КАЛИНИНА и МОЛОТОВА, внимательно относящихся к транспорту и помогающих работникам железнодорожного транспорта. Он приветствует народного комиссара тяжелой промышленности тов. ОРДЖОНИКИДЗЕ, вооружающего транспорт его техническими средствами; рабоче-крестьянскую Красную Армию, которая является родным братом транспорта и у которого железнодорожники обучаются дисциплине и овладению сложной техникой, и ее вождя тов. ВОРОШИЛОВА; наркома развивающейся изо дня в день пищевой промышленности тов. МИКОЯНА.

Под гром аплодисментов, долго несмолкающие овации начинает свое слово товарищ СТАЛИН.

Он говорит о решающем значении железнодорожного транспорта для существования и развития такого громадного по размерам своей территории государства, как наше Советское государство. Он говорит, что существование и развитие нашего государства, превосходящего по своим размерам любое государство мира, в том числе и Англию с ее колониями (не считая доминионов), немыслимо без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего громадные области нашей страны в одно государственное целое. Он говорит, что развитие народного хозяйства такого громадного государства невозможно без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего и цементирующего в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающего им сырье и продовольствие. Англия, как государство, была бы немыслима без первоклассного морского транспорта, связывающего в единое целое ее многочисленные территории. Точно так же СССР, как государство, был бы немыслим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В

этом, говорит товарищ СТАЛИН, великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР.

Он говорит о великой чести для каждого работать на транспорте, о работниках, которые поняли значение транспорта и кладут свой труд на алтарь своей родины. Чтобы реализовать решающую и всеобъемлющую роль железнодорожного транспорта, требуется прежде всего слаженность всех частей и их работа в строго определенном порядке. Это и есть то, что называется дисциплиной на транспорте.

Товарищ СТАЛИН говорит о том, что есть у железнодорожников работники на больших постах и работники, стоящие на небольших постах, но нет на транспорте людей ненужных или незначительных. Начиная от самых больших руководителей и кончая «малыми» работниками вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы — все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика. Когда вы это поймете, товарищи железнодорожники, — говорит товарищ СТАЛИН, — когда вы установите слаженность всех частей, всех работников в механизме транспорта, — это и будет настоящая, большевистская дисциплина.

Товарищ СТАЛИН говорит об успехах транспорта и недостатках его работы, которые необходимо вскрывать при помощи смелой и решительной самокритики. Без критики двигаться вперед нельзя. Эта истина — чиста и прозрачна, как чиста и прозрачна ключевая вода. Он говорит о той самокритике, которой всегда учил нас ЛЕНИН, — критиковать открыто, честно, до конца, как полагается революционеру, вскрывать язвы нашей работы, не бояться критики, а пойти ей навстречу, не замазывать недостатки, прислушиваться к голосу всех работников, не только учить работников, но и учиться у них. Критика и самокритика — ключ, при помощи которого мы вскрываем и устраняем недостатки социалистического строительства и движемся вперед. В этом секрет нашего прогресса.

Товарищ СТАЛИН говорит далее: успехи транспорта несомненны, мы не собираемся их скрывать. Нам не нужна ложная скромность. Достижения ваши не малы. С 53 000 вагонов среднесуточной погрузки вы поднялись до 73 000 вагонов. Это не мало с точки зрения продвижения транспорта вперед. Но, товарищи, этого еще недостаточно с точки зрения потребности страны. Надо добиться среднесуточной погрузки в 75 000 — 80 000 вагонов в день.

Разрешите провозгласить тост за ваши успехи, которые несомненны и за которые вы заслужили настоящую большевистскую товарищескую похвалу. Разрешите провозгласить тост за те достижения, которых еще нет у вас, но которые обязательно должны быть, за то, чтобы все вы, от стрелочника до наркома, сделали все необходимое и подняли транспорт, который идет уже в гору, но идет еще покачиваясь, за то, чтобы транспорт был четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером! За всех вас и за вашего наркома, товарищи.

Товарищ СТАЛИН закончил свою речь. В едином порыве поднялись все присутствующие и ответили на проникновенные слова вождя бурной овацией в его честь. Долго гремели под сводами Кремлевского зала аплодисменты, возгласы восторга и радости.

Тов. Каганович с огромным подъемом выразил чувство всех присутствующих железнодорожников, заявив от их имени тов. СТАЛИНУ, членам Правительства, руководящим работникам наркоматов и Красной Армии, участвовавшим в приеме, что железнодорожники приложат все силы и 80 000 вагонов ежесуточной погрузки дадут во что бы то ни стало в 1936 году.

«Правда» от 2 августа 1935 г. № 211 (6457).

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ УСТАВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СОЮЗА ССР

(Постановление Совета Народных Комиссаров)

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Устав железных дорог Союза ССР утвердить и ввести в действие с 15 марта 1935 г. (см. приложение).

2. Установить, что воинские и почтовые перевозки по железным дорогам общего пользования и по железнодорожным путям необщего пользования производятся на основании особых положений, утверждаемых Советом Народных Комиссаров Союза ССР.

3. Предложить Народному Комиссариату Путей Сообщения все изменения, дополнения и разъяснения устава и издаваемых в его развитие правил публиковать в «Сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта Союза ССР».

Изменение и разъяснение предусмотренных уставом правил путем распоряжений и приказов, не публикуемых в указанном «Сборнике», запретить.

4. Предложить Народному комиссару путей сообщения не позднее 10 марта 1935 г. утвердить предусмотренные настоящим уставом правила.

5. С введением в действие устава железных дорог Союза ССР отменить:

а) Устав железных дорог Союза ССР от 24 мая 1927 г. (Собр. Зак. СССР 1927 г. № 30, ст.ст. 307 и 308; 1928 г. № 8, ст. 70; 1929 г. № 18, ст. 151; 1930 г. № 5, ст. 55, № 32, ст. 349, п. 9, № 34, ст. 373, п. 1, № 42, ст. 443; 1931 г. № 1, ст. 8, п. 4, лит. «а», № 2, ст. 25; 1932 г. № 13, ст. 71, п. 6, № 20, ст. 121, разд. I, № 29, ст. 187; 1933 г. № 9, ст. 49, № 54, ст. 322);

б) постановление СТО от 25 ноября 1929 г. «О планировании массовых перевозок» (Собр. Зак. СССР 1929 г. № 74, ст. 715);

в) постановление СНК СССР от 28 марта 1930 г. «О порядке приема к перевозке грузов частных лиц» (Собр. Зак. СССР 1930 г. № 21, ст. 236);

г) постановление СТО от 7 октября 1930 г. «О местных погрузочно-разгрузочных комиссиях» (Собр. Зак. СССР 1930 г. № 51, ст. 542, № 58, ст. 621; 1931 г. № 1, ст. 14; 1932 г. № 24, ст. 149, п. 22);

д) постановление СНК Союза ССР от 2 декабря 1931 г. «О порядке производства погрузочно-разгрузочных работ на железных дорогах» (Собр. Зак. СССР 1931 г. № 69, ст. 462);

е) постановление СНК Союза ССР от 15 мая 1932 г. «О расчетах клиентуры с железными дорогами за перевозки грузов» (Собр. Зак. СССР 1932 г. № 37, ст. 226);

ж) постановление СНК Союза ССР от 25 сентября 1932 г. «О воспрещении органам обобществленного сектора предъявления мелких претензий по железнодорожным перевозкам» (Собр. Зак. СССР 1932 г. № 70, ст. 27);

з) постановление СТО от 28 октября 1932 года «Об ускорении продвижения по железным дорогам и водным путям товаров широкого потребления» (Собр. Зак. СССР 1932 г. № 76, ст. 467; 1933 г. № 4, ст. 29);

и) постановление СНК Союза ССР от 11 октября 1933 г. «О штрафах за простой вагонов» (Собр. Зак. СССР 1933 г. № 63, ст. 383);

к) постановление СНК Союза ССР от 15 февраля 1934 г. № 272 «О полном использовании подъемной силы и вместимости подвижного состава железных дорог при перевозке грузов»;

л) утвержденное СНК Союза ССР 28 апреля 1934 г. «Положение об ответственности железных дорог и клиентуры за несвоевременное выполнение» государственного плана погрузки и разгрузки (Собр. Зак. СССР 1934 г. № 24, ст. 188).

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР — **В. Молотов**

10 февраля 1935 г.

ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
19 марта 1935 г. № 83/Ц
О борьбе с крушениями и авариями

Число крушений и аварий на железных дорогах все еще велико и за последнее время продолжает расти. За один 1934 г. было 62 тысячи аварий и крушений. Рост числа крушений и аварий продолжается и в 1935 году: в январе их было около 7000, в феврале — свыше 5000 крушений и аварий.

Только за 1934 год было повреждено в различной степени около 7 тыс. паровозов, разбито 4½ тыс. вагонов и повреждено свыше 60 тыс. вагонов. Убитых в связи с крушениями — сотни людей, раненых — тысячи.

Непосредственные материальные убытки транспорта за 1934 год, не считая огромных потерь в результате дезорганизации движения и тем самым снижения погрузки, составляют около 60 млн. рублей.

Если учесть, что за 1934 год ж.-д. транспортом получено 19 тыс. новых вагонов, а разбито и повреждено свыше 64 тыс. вагонов, то станет очевидным, что крушения и аварии являются основным злом и бичом всего железнодорожного транспорта.

Приказы НКПС о борьбе с крушениями, в том числе и последний приказ от 16 декабря 1934 г., в большинстве случаев не выполняются.

Ответственность за такую позорную работу ложится в первую очередь на непосредственных командиров транспорта — начальников дорог, начальников Политотделов, начальников эксплоатационных отделений, депо, дистанций пути, связи.

Фактическое положение сейчас таково, что начальники дорог и аппарат НКПС, получая так называемые справки о крушениях и авариях, ограничиваются тем, что знакомятся с ними и принимают к сведению. К крушениям привыкли, считают их обычным делом, а борьбу с ними рассматривают как побочное занятие, не чувствуя большевистской тревоги за позорную работу железных дорог.

Начальники дорог даже не считают нужным лично сообщать Наркому о происшедших крушениях.

Самыми «энергичными мерами», которые принимаются в результате ознакомления начальников дорог и эксплоатационных отделений с сообщениями о крушениях и авариях, является передача дел в суд. Прокуроры обвиняют, суды судят, а число крушений растет.

Такое казенное, бездушное, чиновничье отношение к борьбе с крушениями привело к тому, что в ряде депо чуть ли не половина машинистов имеет взыскания и судимость.

Судимость на железных дорогах начинают считать таким же привычным, «неизбежным» делом, как и крушения.

Начальники дорог, эксплоатационных отделений, станций, депо, дистанций пути и связи, в целях перестраховки и складывания с себя ответственности, выполняют функции передаточной инстанции по пересылке в суды дел о крушениях, поступают как делопроизводители, регистрирующие крушения, вместо того, чтобы быть командирами, принимающими немедленные хозяйственные, технические и организационные меры по быстрейшей ликвидации последствий крушения и по предотвращению подобных случаев в дальнейшем.

Не понимают, что крушение или авария подобно поражению отдельной воинской части в бою и, подобно ему, должно быть лично изучено командиром транспорта во всех его деталях для того, чтобы уроки этого поражения были полностью усвоены для исправления недостатков и улучшения всей работы.

В крушениях концентрируются все недостатки в работе железных дорог. Поэтому борьба с крушениями является первейшей и центральной обязанностью начальников дорог и всего командного состава железнодорожного

транспорта. Начальники дорог должны уделять максимум внимания делу детального разбора тех или иных крушений и проведения в порядке управления дорогой хозяйственных, организационных и технических мер по ликвидации их последствий и их предупреждению.

В этом — основное в борьбе с крушениями.

Крушения, как в зеркале, отражают состояние дисциплины и организационно-технического руководства дорогами.

Данные о крушениях за последнее время показывают, что свыше трети всех важнейших крушений произошло вследствие разрывов поездов, общее количество которых за 1934 год и первые два месяца 1935 года составило свыше 26 тыс. случаев. Эти разрывы явились результатом неправильного формирования поездов, небрежного осмотра упряжных приборов и плохого свинчивания составов, невнимательного отношения кондукторских бригад к сигналам машинистов по торможению и оттормаживанию поезда, плохого наблюдения за тормозными и автотормозными приборами, неправильного ведения поездов как по перегону, так и при трогании с места, незнания машинистами профилей пути, а также несоответствия существующих в натуре профилей проектным, отсутствия оперативного инструктажа машинистов и наблюдения за правильной работой их в пути.

Все эти причины, зависящие от плохого качества работы отдельных работников железных дорог и отсутствия у них дисциплины, могли бы быть устранены, если бы начальники дорог и служб уделяли им серьезное внимание и с большевистской настойчивостью взялись за их ликвидацию.

Около 4 тысяч крушений и аварий явились результатом излома осей, бандажей и рельсов. В результате этих изломов за один лишь 1934 год имело место 1700 сходов поездов.

Главнейшей причиной этих изломов являются отсутствие дисциплины у транспортников, безобразное отношение к уходу за путем, к правильной подбивке шпал, содержанию стыков, к систематическому наблюдению за исправным состоянием рельсов и скреплений, к осмотру колесных пар при ремонте подвижного состава и ревизии букс.

Наличие на сети большого количества путевых обходчиков, бригадиров, дорожных мастеров, осмотрщиков вагонов и смазчиков могло бы дать все основания к резкому сокращению числа изломов как рельсов, так и осей вагонов, если бы работники транспорта добросовестно выполняли свои элементарные обязанности.

Начальники дорог, отделений, депо, станций, дистанций пути не принимают элементарных хозяйственных, организационных мер в порядке повседневного управления, которые им надлежит принимать. Факт, имевший место 23 февраля на Северной дороге, когда на перегоне Паприха — Вологда-1 у вагона поезда № 813 лопнула ось, вагон сошел с рельсов и 8,5 км. шел по шпалам, разрезая шпалы, скрепления и охранные мостовые брусья, — этот факт показывает, как из-за отсутствия простейших предупредительных мер аварии разрушают все отрасли хозяйства транспорта. А между тем на дорогах не заботятся о приобретении простых элементарных приборов, как например, дефектоскопов разных систем, для определения состояния металла и обнаруживания трещин в осях.

Огромное число проездов закрытых семафоров и приема поездов на занятый путь, составившее за 1934 год около 6 тысяч случаев, является результатом глупо-хулиганской ухарской езды и совершенно нетерпимого отношения машинистов и кондукторских бригад к наблюдению за сигналами.

С другой стороны, проверка, произведенная по моему поручению на местах крушений, выявила отсутствие контроля за исправностью сигналов, за подготовкой сигналов и стрелок к приему и выпуску поездов, небрежное выполнение правил технической эксплуатации линейными работниками движения.

Верхом беспомощности и безответственности командиров на дорогах является та медлительность, с которой проводится ликвидация последствий крушений. Движение на много часов приостанавливается только потому, что технические средства по ликвидации последствий крушений не подготовлены. Вспомога-

тельный поезд на большинстве участков обслуживается наспех собранными людьми, без квалифицированного руководителя, без элементарного и самого простого оборудования.

В результате даже при малейших авариях и незначительных повреждениях перегоны закрываются на 4—8—12 и более часов, что при существующей густоте движения вносит дезорганизацию в работу сети.

Произведенная по моему поручению проверка крушений, происшедших за последние дни, выявила крайнюю слабость политической и массовой работы на обследованных участках Московско-Бел.-Балт. и Северной дорог. По существу с работниками, непосредственно связанными с безопасностью движения, воспитательной работы не велось, они были предоставлены самим себе. Непосредственными виновниками крушений оказались такие работники, которые и по своему пролетарскому происхождению и по производственному стажу при соответствующей работе с ними могли бы стать дисциплинированными, безупречными работниками.

Только отсутствием настоящей оперативной борьбы с расхлябанностью и недисциплинированностью, только формально-бездушным отношением к крушениям и механической передачей дел в прокуратуру и суд, только неумением или нежеланием командиров транспорта от начальников дорог до начальников станций организовать по-настоящему машинистов, кондукторские бригады, стрелочников и составительские бригады и внедрить в железнодорожное дело дух дисциплины — можно объяснить то печальное и позорное явление, что число аварий и крушений не сокращается, а все еще продолжает расти.

Приказываю:

1. Считать основным показателем улучшения работы дорог сокращение из месяца в месяц числа аварий и крушений.

2. Ответственность за несокращение числа крушений и аварий на дорогах и отсутствие необходимых предупредительных мер против аварий и крушений возложить на начальников дорог.

3. Начальникам дорог лично взять в свои руки дело борьбы с авариями и крушениями, и, не ограничиваясь разбором причин аварии и крушения, принимать все необходимые оперативные меры хозяйственно-организационного и технического порядка как по скорейшей ликвидации аварии или крушения, так и их предупреждению.

4. Начальникам Политотделов дорог и эксплуатационных отделений не ограничиваться общей агитацией о вредности крушения, а конкретно по каждому в отдельности случаю организовать разъяснительную работу, в первую очередь в тех бригадах, депо и станциях и на тех дистанциях пути, где произошло крушение.

5. Начальникам дорог выезжать на место по каждому сколько-нибудь важному случаю крушения, а начальникам отделений эксплуатации или их заместителям выезжать каждый раз на место крушения, связанного так или иначе с перерывом движения.

6. Начальникам дорог докладывать лично Наркому о всех случаях крушения или аварии на дорогах, о мерах их ликвидации и предупреждения.

7. Начальникам Центральных управлений НКПС принимать по каждому случаю крушения, в зависимости от причин таковых (поломка осей, лопнувшие рельсы и т. д.), по своей линии соответствующие оперативные, технические и хозяйственные меры.

8. Центральному управлению эксплуатации составлять пятидневные сводки происшедших по всей сети крушений и аварий по дорогам с выделением дорог, не добившихся сокращения числа аварий и крушений.

9. Настоящий приказ объявить под личную расписку всему командному составу дорог до дежурных по станции, дежурных депо, дорожных мастеров, машинистов-наставников, начальников дистанций связи и электромехаников, старших осмотрщиков вагонной службы.

Народный комиссар путей сообщения **Л. Каганович**

ПРИКАЗ

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

14 апреля 1935 г. № 99/Ц

Об антигосударственной линии и практике в работе научно-исследовательского института эксплуатации и отдела восточных дорог Эксплуатационного управления НКПС

Произведенное обследование работы Научно-исследовательского института эксплуатации и отдела восточных дорог Управления эксплуатации НКПС показало, что вся линия и практическая деятельность Института и отдела идет в разрез с решениями партии, правительства и НКПС о выполнении государственного плана погрузки, в особенности об ускорении оборота вагона. Вместо действительной активной помощи практикам-железнодорожникам по реализации решений ЦК ВКП(б) и СНК СССР о государственном плане перевозок и улучшению работы железных дорог, руководящие работники Института и отдела восточных дорог — С. И. Нейштадт, С. К. Кудреватов, Н. А. Морщихин, С. В. Гурьев, И. С. Беришвили, начальник отдела восточных дорог В. С. Братин совместно с профессором М. И. Васильевым, работающим консультантом в НКПС, составили группу, задавшуюся целью обосновать невозможность ускорения оборота вагонов и тем самым выполнения государственного плана перевозок.

В практической своей работе Институт эксплуатации, несмотря на израсходование нескольких миллионов рублей, никакой серьезной научно-исследовательской работы не вел, практики-железнодорожники в своей трудной работе не получили не только никакой научно-технической помощи от Института, но и приличной книги, которая помогла бы начальникам станций и другим эксплуатационным работникам усвоить последние технические достижения в области эксплуатации. Вместо этого лжеученые фальшивыми льстивыми рассуждениями о том, что наш транспорт по своим показателям работает якобы лучше американского, демобилизовывали и вводили в заблуждение даже некоторых руководящих работников НКПС.

Отдел восточных дорог в своей практической работе по организации движения на восточных дорогах проводил не линию НКПС, а линию вышеуказанной группы бездельников из Института эксплуатации. В результате отдел восточных дорог работал хуже других отделов.

Ввиду всего вышеизложенного приказываю:

1. Отстранить от работы в Институте эксплуатации врид. начальника института Нейштадта С. И., сотрудников института — Морщихина Н. А., Гурьева С. В., Кудреватова С. К., Беришвили И. С. и от работы консультанта — Васильева М. И.

2. Снять с работы начальника отдела восточных дорог управления эксплуатации Братина В. С.

3. Назначить с понижением по должности:

БРАТИНА В. С. — помощником начальника Грозненского отделения эксплуатации Сев.-Кавказской ж. д.

НЕЙШТАДТ С. И. — инженером для технических занятий на ст. Батраки Самаро-Златоустовской ж. д.

МОРЩИХИНА Н. А. — инженером для технических занятий на ст. Топки Томской ж. д.

ГУРЬЕВА С. В. — инженером для технических занятий на ст. Юдино М.-Казанской ж. д.

БЕРИШВИЛИ И. С. — инженером для технических занятий на ст. Ртищево Ряз.-Уральской ж. д.

Народный комиссар путей сообщения **Л. Каганович**

ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

15 апреля 1935 г. № 100/Ц

Об ускорении оборота вагонов

Выполнение государственного плана перевозок 1935 года возможно лишь при улучшении использования имеющегося вагонного парка, т. е. при ускорении оборота вагонов и правильной организации ремонта существующего подвижного состава. Между тем, время оборота вагона от одной погрузки до другой недопустимо велико. Прикрываясь необходимостью остановок для погрузки и выгрузки, для маневров, осмотра букс и пр., работники железнодорожного транспорта срывают ими же установленные расписания движения поездов и задерживают вагоны значительно большее время, чем это необходимо на выполнение производственных операций на грузовых, сортировочных, участковых и промежуточных станциях.

Именно вследствие этого средний оборот вагона в целом по сети в 1934 году составил 211 часов, т. е. 8,78 суток. Из этих 211 часов вагон простаивал под погрузкой и выгрузкой 47 часов — 22%, на сортировочных и участковых станциях — 91,5 часов — 43%, на промежуточных станциях — 27 часов 13% и лишь 45 часов — 21,6% находился непосредственно в движении. При этом техническая и коммерческая скорость поездов оставалась крайне низкой. В среднем пробег вагона составил 117 км в сутки.

Многие эксплуатационные работники до сих пор считают такое безобразие явлением нормальным и думают, что товарные поезда — это черепахи, которые от природы не могут и не должны двигаться быстрее.

Несмотря на недопустимо низкие нормы использования вагона, оперативная борьба за ускорение продвижения вагонов в управлениях НКПС, на дорогах, станциях и в эксплуатационных отделениях заменяется собиранием учетно-статистических данных.

Ряд руководителей дорог, эксплуатационных отделений и станций, в особенности наиболее отсталая часть работников служб эксплуатации, несмотря на имеющиеся в их распоряжении громадные резервы для ускорения оборота и сокращения простоев вагонов, тратили всю свою энергию на антигосударственные доказательства невозможности решительного и резкого подъема работы.

Расписания поездов систематически не выполняются, начальники отделений, станций и диспетчера до сих пор в лучшем случае ограничивали свою роль заботой об отправлении поездов по графику с распорядительных станций, совершенно не следя за продвижением поездов на перегонах.

Отсутствие настоящей маршрутизации приводит к тому, что на ближайшей же распорядительной станции маршрут подвергается новой переработке, затрудняя работу всех станций и задерживая продвижение поездов.

Ремонт вагонов проходит совершенно неудовлетворительно. Вместо того, чтобы заранее, до обменного пункта, хорошо отремонтировать вагон, дороги стараются спихнуть больной вагон другим дорогам, наспех на обменных пунктах накладывают заплаты, задерживая продвижение вагонов и создавая «пробки» на обменных станциях. Представители дорог на обменных пунктах занимаются зачастую сутяжничеством с соседними дорогами, «соревнуясь», кто больше на кого спишет стоимость обнаруженных дефектов передаваемых вагонов.

Считая подобное отношение к ускорению оборота вагонов и к выполнению во что бы то ни стало установленного правительством годового плана перевозок грубейшим и преступным нарушением государственной дисциплины, — приказываю:

1. Начальникам дорог, эксплуатационных отделений и их Политотделов начальникам и парторгам станций решительно улучшить работу сортировочных и участковых станций, прекратить безобразные простои под техническими операциями и в ожидании накопления вагонов для формирования поездов, ликвидировать неравномерную загрузку рабочих суток, при которой первую полови-

ну суток, как правило, станция почти не работает, а к концу начинается лихорадочная работа наспех, сопровождаемая браком в работе и боем вагонов.

К 1 июня сократить время простоя товарных вагонов на сортировочных и участковых станциях, учитывая опыт передовых станций Донецкой, Екатерининской и других дорог, на 25% путем установления точных жестких норм времени для основных операций единовременности в выполнении отдельных смежных операций, как-то: списывание вагонов, разметка, технический осмотр и текущий ремонт, полной ликвидации простоев в ожидании последующих операций, резкого сокращения времени под накопление вагонов для специализации поездов, установления сменного планирования и равномерной работы станций в течение суток.

Начальникам сортировочных и участковых станций точно сообщать на следующие участковые станции и в эксплуатационное отделение не позже, чем через 10 минут после отправления поезда, о его составе и назначении следующих в нем вагонов.

Начальникам дорог организовать подачу таких сведений на соседние дороги о подходах к обменным пунктам соседних дорог.

2. Начальникам дорог и дорожных Политотделов и Центральному управлению эксплуатации выделить во всей работе дорог и эксплуатационных отделений под особое наблюдение для обеспечения точной и четкой работы, приведения в порядок и хозяйственно-материального укрепления следующие важнейшие сортировочные и обменные станции:

1. Дебальцево, 2) Иловайское, 3) Никитовка, 4) Красный Лиман, 5) Купянкс—Донецкой жел. дор.;

6) Долгинцево, 7) Нижнеднепровск, 8) Ясиноватая, 9) Волноваха, 10) Днепропетровск — Екатерининской жел. дор.;

11) Лихая, 12) Лиски, 13) Грязи, 14) Сталинград, 15) Валуйки — Юго-Восточной жел. дор.,

16) Новосибирск, 17) Сортировочная, 18) Белово, 19) Чулымская — Томской жел. дор.;

20) Свердловск-сорт., 21) Пермь, 22) Чусовская—Пермской жел. дор.;

23) Челябинск, 24) Магнитогорск — Южно-Уральской жел. дор.;

25) Ленинград-сорт., 26) Ленинград-Витебский, 27) Ховрино, 28) Предпортовая — Октябрьской жел. дор.;

29) Рузаевка, 30) Рыбное, 31) Кочетовка, 32) Москва-сорт., 33) Юдино, 34) Перово — М.-Казанской жел. дор.;

35) Люблино, 36) Курск, 37) Бирюлево, 38) Тула—М.-Курской жел. дор.;

39) Елец, 40) Узловая—Москва, Донбасск. жел. дор.;

41) Хабаровск, 42) Владивосток, 43) Бочкарево — Уссур. ж. д;

44) Уруша, 45) Чита, 46) Верхнеудинск, 47) Зилово, 48) Ерофей Павлович — Забайкальской жел. дор.;

49) Иркутск II, 50) Красноярск—Вост.-Сибирской жел. дор.;

51) Омск-сорт. и пасс., 52) Петропавловск, 53) Караганда — Омской жел. дор.;

54) Батраки, 55) Куйбышев — Сам.-Златоустовской жел. дор.;

56) Орша, 57) Витебск — М.-Бел.-Балт. жел. дор.;

58) Брянск, 59) Льгов — Западной жел. дор.;

60) Киев-товар.,61) Одесса, 62) Помошная — Юго-Западн. жел. дор.;

63) Харьков-сорт., 64) Основа, 65) Люботин — Южной жел. дор.;

66) Батайск, 67) Грозный — Сев.-Кавказской жел. дор.;

68) Баладжары — Закавказской жел. дор.;

69) Оренбург — Оренбургской жел. дор.;

70) Лосиноостровская, 71) Вологда — Северной жел. дор.;

72) Ртищево, 73) Пенза 3-я, 74) Балашов — Ряз.-Уральской жел. дор.;

75) Ташкент — Ср.-Азиатской жел. дор.;

76) Званка — Кировской жел. дор.

Начальникам дорог, Политотделам и Управлению эксплуатации в месячный срок доложить мне о мерах, принятых ими к усилению работы этих станций, и результатах ускорения оборота вагонов по каждой из них.

13. Начальникам дорог к 15 мая составить точные расписания движения товарных поездов там, где их нет, и пересмотреть ранее неправильно составлен-

ные расписания товарных поездов, замедляющие их продвижение. Устранить из расписания ненужные остановки на промежуточных станциях, повысить, где возможно, техническую скорость на перегонах, сократить ожидание встречных поездов и ожидание обгона многочисленными категориями так называемых ускоренных поездов. Начальникам эксплуатационных отделений проверять случаи нарушения расписания движения поездов и принимать оперативные меры, докладывая о них начальнику службы эксплуатации и начальнику дороги.

4. Для устранения совершенно нетерпимых задержек вагонов под погрузкой и выгрузкой и колоссальных простоев готовых составов на станциях в ожидании вывоза и подачи, начальникам дорог совместно с клиентурой в месячный срок пересмотреть заключенные соглашения с клиентурой в сторону сокращения, согласно постановлению правительства, на 15% простоев под погрузкой и выгрузкой вагонов на подъездных путях клиентуры, учитывая положительный опыт в этом отношении Донецких, Днепропетровских и Челябинских партийных, советских и промышленных организаций. Сократить простой под погрузкой и выгрузкой хозяйственных грузов НКПС — на 25%.

5. Начальникам дорог и Управлению эксплуатации в двухдекадный срок к 5 мая представить план отправительских маршрутов массовых грузов (уголь, руда, металл, нефть, лес, соль, стройматериалы и хлеб), максимально использовав предоставленное правительством право по организации отправительских маршрутов, и определять при утверждении месячных планов максимально возможное количество грузов, обязательно отправляемых маршрутными поездами.

Не допускать переформирования отправительских и технических маршрутов на попутных распорядительных и сортировочных станциях, установив по всем транзитным дорогам сквозные номера поездов, следующих маршрутными составами от пункта отправления до конца следования, в первую очередь по основным направлениям: Донбасс — Москва, Донбасс — Ленинград, Кузбасс — Урал, Кривой Рог — Днепропетровск — Донбасс, Баку — Грозный — Москва.

Начальникам дорог докладывать мне лично о важнейших случаях срыва отправительских маршрутов и о нарушениях прохождения маршрута под определенным номером.

6. Начальникам дорог и отделений сократить отправление поездов кружным — более дальним — путем. Установить, что кружные перевозки должны утверждаться лично начальниками дорог, а между дорогами — только начальником Центрального управления эксплуатации.

7. Изменить практику производства текущего ремонта вагонов преимущественно на обменных пунктах, приводящую к излишней задержке вагонов и затрудняющую работу обменных станций. Начальникам дорог, вагонных служб и участков усилить квалифицированными рабочими и ремонтными средствами вагоноремонтные пункты и депо на станциях погрузки, выгрузки и составления маршрутов, обеспечив в первую очередь для вагонов, следующих маршрутами, высококачественный ремонт, гарантирующий от переделок и отцепок в пути следования маршрутов.

При обточке осей вагонов особое внимание обратить на недопущение подреза галтелей предподступичной части шейки оси.

8. Начальникам дорог, эксплуатационных отделений и их Политотделов, начальникам и парторгам станций упорядочить работу станций, добиваясь аккуратного и добросовестного выполнения своих обязанностей каждым работником станции, эксплуатационного отделения, дороги. Ликвидировать сутолоку в работе, проводить систематический инструктаж и проверку знания на месте работы каждым железнодорожником своих служебных обязанностей, в месячный срок привести в элементарный порядок комнаты отдыха кондукторских и паровозных бригад, обеспечив бесперебойное хозяйственное и политическое обслуживание их (пища, кипяток, постельные принадлежности, газеты и т. п.).

Начальникам станций в декадный срок очистить территории своих станций от загромождающего их лома, мусора, грязи и в дальнейшем поддерживать территорию станции в порядке и чистоте.

Начальникам Политотделов и парторгам немедленно прекратить практику перегрузки железнодорожников общественными обязанностями и многочасовыми

заседаниями, когда машинисты, кондуктора, стрелочники, сцепщики и др. вступают на работу, в том числе и на ночные смены, усталыми, после десятка часов заседаний и собраний в различных общественных организациях.

Центральной группе труда и заработной платы в месячный срок разработать мероприятия по премированию в пределах существующего фонда заработной платы работников станции и кондукторских бригад за перевыполнение плана оборота вагонов и сокращение норм простоев вагонов.

9. В целях повышения роли и ответственности главных кондукторов за продвижение товарных поездов строго по расписаниям: начальникам эксплуатационных отделений лично ознакомиться с составом кондукторов и утвердить каждого главного кондуктора в отдельности; предоставить право главному кондуктору в случае неправильной задержки его поезда обращаться к дежурному диспетчеру по селектору; начальникам дорог и Центральному управлению эксплуатации в трехмесячный срок обеспечить ношение главными кондукторами форменной одежды; начальникам эксплуатационных отделений и диспетчерам установить систематический личный инструктаж главных кондукторов путем поездки с ними на товарных поездах.

10. В целях контроля и организации быстрейшего продвижения товарных поездов на решающих направлениях (Донбасс — Москва, Донбасс — Ленинград, Донбасс — Урал, Кузбасс — Урал, Москва — Казань — Свердловск, Москва — Челябинск и т. п.) ввести с 1 июня на дорогах постоянных ревизоров-диспетчеров НКПС, осуществляющих свою работу в основном по методу т. Кутафина — следование непосредственно с товарными поездами.

Зачислить ревизоров-диспетчеров в штаты НКПС, подчинив их во время исполнения своих обязанностей на дороге начальнику дороги, с предоставлением им права о всех серьезных ненормальностях в продвижении поездов сообщать непосредственно Народному комиссару путей сообщения.

Народный комиссар путей сообщения Л. Каганович

ПРИКАЗ

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

7 августа 1935 г. № 183/Ц

Об улучшении использования паровозов и организации движения поездов

За последние три года железнодорожный транспорт получил свыше 2,5 тысяч новых мощных паровозов серий «Э» и «ФД». Однако, использование паровозного парка остается до сих пор на недопустимо низком уровне. Техническая скорость движения поездов из-за явно заниженных форсировок котлов осталась на прежнем уровне (23 км в час в 1932 г., 22,5 км в час в 1934 г. и 22,7 км в час в 1-м полугодии 1935 г.).

Несмотря на огромное значение паровозного хозяйства — этой ведущей отрасли железнодорожного транспорта, руководители дороги и, в первую очередь, работники паровозного хозяйства не сделали необходимых выводов из приказа «об ускорении оборота вагонов» для лучшего использования паровоза и повышения его среднесуточного пробега.

Мало того, что паровоз двигается крайне медленно по сравнению со своей мощностью, он в течение суток (исключая дни промывок) находится в движении всего только 7,9 часа — 33,1%, а остальные 16,1 часа простаивает либо на промежуточных станциях (3,7 часа), либо в основных (6,1 часа) и оборотных депо (6,3 часа).

В то время, как все расчеты поперегонных скоростей построены на совершенно неверном противопоставлении экономии топлива скорости движения — безобразные простои паровоза у контрольных постов, под набором топлива, воды и песка, простои под поездами, перед семафорами, в ожидании ремонта и в ремонте фактически приводят к расточительству и топлива, и труда паровозных машинистов, и самого паровозного парка.

Ряд руководителей дорог, служб паровозного хозяйства и эксплуатации и особенно наиболее отсталая часть работников депо и отделений эксплуатации, вместо борьбы с непроизводительными простоями паровозов, вместо борьбы за увеличение технической и участковой скорости и среднесуточного пробега, тратят свою энергию на антигосударственные доказательства невозможности уменьшения простоев и увеличения пробега и требуют от НКПС дополнительных паровозов.

Спаренная езда в большинстве депо фактически срывается беспорядочными перекидками машинистов с одного паровоза на другой и отчасти обезличенными подсменами на длинных тяговых плечах. Срывы спаренной езды составили в 1934 г. в среднем по сети почти 50% к числу выданных паровозов, а по отдельным депо достигали 70 — 80%.

Начальники депо до сих пор не стали настоящими хозяевами своих паровозов, совершенно не занимаются эксплуатацией их, считая своей обязанностью наблюдать за паровозом только в пределах между депо и контрольным постом, да и эту обязанность, в особенности руководство ремонтом паровозов, выполняют плохо.

Низкое качество ремонта паровозов из-за плохой его организации приводит к многочисленным случаям порч паровозов в пути, остановкам по ремонту и к частым случаям повторного ремонта. Лишь за один июнь по сети было 1349 случаев порч паровозов в пути, из них 548 с требованием вспомогательных паровозов, т. е. таких порч, которые вызывали закрытие перегона на значительное время. Количество аварий и крушений по вине паровозников еще очень велико. Только за один июнь по сети было свыше 2000 случаев разрывов поездов и более 300 случаев проезда закрытых семафоров.

Ремонт, холодная и горячая промывка паровозов организованы плохо, ведутся обезличенно различными функциональными бригадами.

У ремонтных рабочих нет твердой ответственности за качество произведенного ими ремонта и за пробег выпущенных из ремонта паровозов.

Паровозы задерживаются на ремонте и под промывкой значительно больше времени, чем это нужно при правильной мало-мальски технически грамотной организации дела.

Начальники депо, по их собственному признанию, слабо занимаются организацией использования паровозов, имея большей частью одностороннюю подготовку: либо по ремонту, либо, что реже, по эксплуатации. Из-за этого всегда одна сторона работы — или ремонт, или эксплуатация — находится в загоне.

Системы заработной платы и организации труда построены таким образом, что они не стимулируют ускорения оборота паровоза и снижают прямую заинтересованность паровозных бригад в максимальном пробеге на своем паровозе. Труд паровозных бригад организован плохо. Машинисты, их помощники и кочегары не имеют определенного твердого времени прихода на работу, вызываются к поездам случайно и беспорядочно, а будучи вызванными простаивают часами зря в депо в ожидании поездов. Вследствие всего этого сверхурочные доходят до 100 часов в месяц на одного работника, что ведет к плохому качеству работы.

Начальники отделений службы эксплуатации и начальники станций самоустранились от задачи ускорения оборота паровоза и никакой, по существу, ответственности за это не несут. Графики оборота паровозов и задача лучшего их использования совершенно не увязаны с графиками движения поездов и работой станций.

Все это приводит к тому, что товарный паровоз, который может дать при хорошей работе 300 — 350 километров в сутки пробега, в лучшем месяце для работы паровоза — в июне — при норме 220 км дал в среднем по сети всего 187 километров при очень высоком проценте резервного пробега.

Многие работники железнодорожного транспорта до сих пор не понимают, что правильное использование паровозов, доброкачественность ремонта их, четкая организация труда паровозных бригад — основное условие для подъема на высокий уровень всей системы организации работы железнодорожного транспорта.

Приказываю:

I. По организации эксплуатации паровозов

1. Начальникам дорог, начальникам паровозных служб и начальникам паровозных депо добиться решительного ускорения оборота паровозов, достигнув уже с 1 октября 1935 г. полезной работы паровоза (без учета промывок и ремонта) не менее 13,5 часа в сутки, в том числе чистого движения не менее 10 часов.

Эту задачу разрешить путем:

а) сокращения в основном и оборотном депо времени на технические операции и простои в ожидании поездов на 20%;

б) сокращения простоев на промежуточных станциях на 30%;

в) сокращения времени на промывку и подъемочный ремонт на 15%;

г) увеличения технической скорости на 15%;

д) увеличения участковой (коммерческой) скорости на 20%.

2. Считать наиболее целесообразной работу паровозов на коротких тяговых плечах. Добиваться того, чтобы на плечах длиной 60—70 км паровозные бригады могли делать в сутки 3 полные поездки (по одной поездке в оба конца на каждую бригаду):

на плечах длиной 70—90 км	2,5 поездки
» » » 90—110 »	2 »
» » » 110—130 »	1,5 »
свыше 130 км	1,1/3 в оба конца

3. При работе на коротких плечах практиковать круговую работу паровозов (вертушками) без захода в оборотные депо; смену паровозных бригад в основном депо производить также без захода в депо.

4. В целях повышения среднесуточного пробега паровозов, ликвидации сверхурочных работ, изнуряющих паровозные бригады, ввести на большинстве тяговых участков строенную езду с прикреплением к паровозу 3 постоянных бригад, выделив среди них старшего машиниста, имеющего высший класс.

№ по порядку	Дорога	Наличие существующих тяговых плеч	Намечаемое количество тяговых плеч к концу 1936 г.			Способ обслуживания паровозов бригадами					Пять бригад на два паровоза	Примечание
						спаренными		строенными				
			Общее количество	В каком году вводится	Разбивка плеч по годам введения	С отдыхом в пункте оборота	С подменными бригадами	С отдыхом в оборотном депо	Без отдыха в оборотном депо	Турными		
1	Московско-Казанская	37	46	1935	39	3	3	19	14	—	—	
				1936	7	3	—	15	28	—	—	
2	Московско-Курская	19	22	1935	22	—	—	8	14	—	—	
				1936	0	—	—	8	14	—	—	
3	Северная	36	46	1935	39	1	—	14	17	7	—	
				1936	7	1	—	11	31	3	—	
4	Рязано-Уральская	26	28	1935	27	6	—	3	13	5	—	
				1936	1	6	—	3	15	4	—	
5	Октябрьская	37	44	1935	38	9	—	—	6	3	20	
				1936	6	5	—	—	18	3	18	
6	Кировская	20	25	1935	22	—	2	12	8	—	—	
				1936	3	—	2	9	14	—	—	
7	М.-Б.-Балтийская	30	38	1935	35	—	—	16	19	—	—	
				1936	3	—	—	13	25	—	—	
8	Западная	45	53	1935	48	2	—	24	22	—	—	
				1936	5	2	—	19	32	—	—	
9	Москва-Донбасская	14	18	1935	18	—	—	3	13	2	—	
				1936	—	—	—	3	13	2	—	
10	Юго-Восточная	28	32	1935	28	3	2	7	15	1	—	
				1936	4	3	2	3	23	1	—	
11	Северо-Кавказская	15	18	1935	16	2	—	3	11	—	—	
				1936	2	2	—	1	15	—	—	

Продолжение

№ по порядку	Дорога	Наличие существующих тяговых плеч	Намечаемое количество тяговых плеч к концу 1936 г.			Способ обслуживания паровозов бригадами					Пять бригад на два паровоза	Примечание
						спаренными		строенными				
			Общее количество	В каком году вводится	Разбивка плеч по годам введения	С отдыхом в пункте оборота	С подменными бригадами	С отдыхом в оборотном депо	Без отдыха в оборотном депо	Турными		
12	Екатерининская	40	41	1935	41	15	—	6	20	—	—	
				1936	0	15	—	6	20	—	—	
13	Южная	26	31	1935	29	—	—	15	14	—	—	
				1936	2	—	—	13	18	—	—	
14	Донецкая	26	29	1935	29	1	—	—	28	—	—	
				1936	0	1	—	—	28	—	—	
15	Юго-Западная	56	63	1935	62	11	—	5	46	—	—	
				1936	1	11	—	4	48	—	—	
16	Закавказская	26	27	1935	26	11	—	10	5	—	—	
				1936	1	11	—	9	7	—	—	
17	Азово-Черноморская	12	16	1935	13	4	—	6	3	—	—	
				1936	3	4	—	3	9	—	—	
18	Оренбургская	20	36	1935	28	—	—	1	20	7	—	
				1936	8	—	—	—	36	—	—	
19	Самаро-Златоустовская	15	21	1935	17	1	—	4	12	—	—	
				1936	4	1	—	—	20	—	—	
20	Пермская	30	35	1935	34	1	—	11	21	1	—	
				1936	1	1	—	10	23	1	—	
21	Южно-Уральская	16	24	1935	21	3	—	6	9	3	—	
				1936	3	3	—	4	15	2	—	

Продолжение

№ по порядку	Дорога	Наличие существующих тяговых плеч	Намечаемое количество тяговых плеч к концу 1936 г.			Способ обслуживания паровозов бригадами					Пять бригад на два паровоза	Примечание
						спаренными		строенными				
			Общее количество	В каком году вводится	Разбивка плеч по годам введения	С отдыхом в пункте оборота	С подменными бригадами	С отдыхом в оборотном депо	Без отдыха в оборотном депо	Турными		
22	Омская	20	27	1935	20	—	—	5	6	9	—	
				1936	7	—	—	2	20	5	—	
23	Томская	29	33	1935	32	—	2	17	13	—	—	
				1936	1	—	2	16	15	—	—	
24	По 23 дорогам	623	753	1935	684	73	9	195	349	38	20	
				1936	69	69	6	152	487	21	18	

Отпустить для работ по разделению тяговых плеч 1935 г. следующие суммы:

Московско-Казанской	75	тыс. руб.
Московско-Курской	200	» »
Северной	200	» »
Рязано-Уральской	75	» »
Кировской	150	» »
М.-Б.-Балтийской	250	» »
Западной	75	» »
Москва-Донбасской	150	» »
Северо-Кавказской	75	» »
Южной	125	» »
Оренбургской	250	тыс. руб.
Донецкой	75	» »
Юго-Западной	200	» »
Азово-Черноморской	75	» »
Пермской	50	» »
Южно-Уральской	150	» »
Томской	75	» »
Всего	2 250	тыс. руб.

5. Установить по дорогам следующее количество тяговых плеч на 1935 и 1936 гг. и систему обслуживания паровозов бригадами (см. табл. на стр. 216).

Начальникам дорог в декадный срок представить Центральному управлению паровозного хозяйства сметы на производство работ по разделению плеч в 1935 г.

Начальнику Центрального планово-экономического отдела и начальнику Центрального управления паровозного хозяйства проверить сметы и уточнить отпускаемые средства.

Начальнику Центрального планово-экономического отдела и начальнику Центрального управления паровозного хозяйства запланировать в 1936 г. необходимую сумму на разделение тяговых плеч, на строительство основных и оборотных депо.

Начальникам дорог и начальникам служб паровозного хозяйства: Уссурийской, Забайкальской, Восточно-Сибирской, Средне-Азиатской и Турксиба, разработать и не позже 1 сентября представить на утверждение НКПС схему обслуживания тяговых плеч и систему езды на паровозах на указанных выше основаниях.

6. Сохранить спаренную езду на тяговых плечах с незначительным грузовым движением, где оно дает возможность устранить сверхурочные часы и обеспечить рост среднесуточного пробега паровозов.

На длинных тяговых плечах, где невозможен оборот паровоза в оба конца в течение 10—12 часов (главным образом на дорогах Востока и Ср. Азии) — допустить, впредь до их разукрупнения, турную езду при строенных бригадах.

В этих случаях начальникам дорог и начальникам служб вагонного хозяйства культурно оборудовать вагоны для поездки турных бригад.

7. Допустить обслуживание двух паровозов пятью бригадами на тех участках, где при строенной езде недоработка бригады достигает 30—40 часов, с тем, чтобы пятая бригада была прикреплена к обоим паровозам.

8. Начальникам отделений паровозного хозяйства и начальникам депо ввести декадные графики оборота паровозов (расписание работы каждого паровоза) в соответствии с расписанием поездов, четко организовать труд паровозных бригад, установив точное время прихода на работу и окончания работы каждой бригады, исходя из 192 часов в месяц для всех дорог без сверхурочных, не допуская просиживания машинистов без работы в ожидании паровозов и поездов.

9. Паровозы, освобождающиеся вследствие увеличения среднесуточного пробега, охладить и поставить в запас дороги.

Паровозные бригады, освобождающиеся с этих паровозов, перевести третьими бригадами на паровозы, остающиеся в работе.

II. По измерителям работы паровозов

10. Установить следующие максимальные нормы технических операций на один эксплуатационный оборот паровоза:

№ по пор.	Наименование дороги	Для основного депо	Для оборотного депо
1	М.-Казанская	2.15	1.15
2	М.-Курская	2.00	1.00
3	Северная	2.10	1.10
4	Октябрьская	2.00	1.00
5	Кировская	2.10	1.10
6	М.-Б.-Балтийская	2.10	1.10
7	Западная	2.15	1.15
8	М.-Донбасская	2.00	1.00
9	Юго-Восточная	2.00	1.00
10	Северо-Кавказская	1.40	0.50
11	Екатерининская	1.50	0.50
12	Южная	1.50	0.50

Продолжение

№ по пор.	Наименование дороги	Для основного депо	Для оборотного депо
13	Донецкая	1.50	0.50
14	Юго-Западная	1.50	1.00
15	Закавказская	1.40	0.50
16	Азово-Черноморская	1.40	0.50
17	Ср.-Азиатская	2.00	1.00
18	Оренбургская	2.30	1.30
19	Турксиб	3.00	1.30
20	Сам.-Златоустовская	2.10	1.10
21	Ряз.-Уральская	2.10	1.10
22	Пермская	2.30	1.30
23	Южно-Уральская	2.30	1.30
24	Омская	2.45	1.30
25	Томская	2.30	1.30
26	Вост.-Сибирская	2.30	1.30
27	Забайкальская	2.30	2.30
28	Уссурийская	2.30	1.30

Начальникам дорог и служб паровозного хозяйства совместно с начальниками паровозных депо, исходя из заданных норм в среднем по дороге, к 20 августа установить по каждому депо в отдельности нормы для отдельных технических операций: экипировка, проход к контрольному посту и обратно, сдача и прием паровозов и т. д.

11. Установить следующие минимальные технические участковые (коммерческие) скорости по дорогам.

№ пор.	Наименование дорог	Скорость: техническая (км. в час)	Скорость: коммерческая (км. в час)
1	М.-Казанская	27	20
2	М.-Курская	29	22
3	Северная	28	20
4	Октябрьская	28	23
5	Кировская	28	19
6	М.-Б.-Балтийская	29	22
7	Западная	29	21
8	Москва-Донбасская	25	18
9	Юго-Восточная	23	17
10	Северо-Кавказская	30	23
11	Екатерининская	25	18
12	Южная	27	20
13	Донецкая	25	18
14	Юго-Западная	27	20
15	Закавказская	29	21
16	Азово-Черноморская	27	20
17	Ср.-Азиатская	28	18
18	Оренбургская	29	19
19	Турксиб	30	20
20	Сам. Златоустовская	29	19

№ по пор.	Наименование дорог	Скорость	
		техническая	коммерческая
		км. в час	
21	Рязано-Уральская	24	18
22	Пермская	26	17
23	Южно-Уральская	26	17
24	Омская	27	19
25	Томская	25	19
26	Восточно-Сибирская	28	22
27	Забайкальская	26	18
28	Уссурийская	24	16
	В среднем по сети	27,0	19,4

12. Поднять расчетные форсировки котлов в килограммах пара с квадратного метра поверхности нагрева.

Для паровозов сер. Э на угольном отопл. не менее 38—40 кг.
» » » нефтяном » » 43 »
» » » Щ и О на угольном » » 32 »
» » » ФД » » » 55 »

13. В соответствии с новыми техническими и участковыми скоростями установить следующие минимальные нормы среднесуточного пробега паровозов (без учета промывки) и процент одиночного (резервного) пробега в товарном движении.

№№ п/п.	Наименование дорог	Среднесуточный пробег	Процент одиночного пробега
1	М.-Казанская	270	10,0
2	М.-Курская	275	10,5
3	Северная	270	11,5
4	Октябрьская	250	10,0
5	Кировская	275	8,5
6	М.-Б.-Балтийская	275	14,0
7	Западная	275	9,5
8	Москва-Донбасская	240	14,0
9	Юго-Восточная	220	10,5
10	Северо-Кавказская	290	9,0
11	Екатерининская	230	10,0
12	Южная	250	8,0
13	Донецкая	230	11,0
14	Юго-Западная	240	10,0
15	Закавказская	275	12,5
16	Азово-Черноморская	270	10,0
17	Ср.-Азиатская	250	10,0
18	Оренбургская	255	6,0
19	Турксиб	275	7,0
20	Самаро-Златоустовская	270	7,5
21	Рязано-Уральская	240	8,0
22	Пермская	230	8,0

Продолжение

№№ п/п.	Наименование дорог	Среднесуточный пробег	Процент одиночного пробега
23	Южно-Уральская	250	6,5
24	Омская	230	6,0
25	Томская	230	7,0
26	В.-Сибирская	290	8,0
27	Забайкальская	230	8,5
28	Уссурийская	210	7,0
	По сети	253 км.	9,0

III. По графикам и расписанию движения товарных поездов

14. В действующих на дорогах графиках и расписаниях движения товарных поездов технические скорости занижены; допущены остановки на промежуточных станциях без всякой надобности; операции по набору воды, чистке топки, контролю букс и техническому осмотру не совмещены, простои сквозных поездов на участковых станциях завышены и в графиках нет увязки с оборотом паровозов и работой паровозных бригад.

Графики и расписания движения поездов не служат законом движения, определяющим всю систему работы линии.

Движение поездов в большинстве случаев осуществляется по так называемому диспетчерскому расписанию, каждодневно изменяющемуся, что по существу означает движение поездов без всякого расписания и дезорганизует работу депо, станций и использование паровозных и кондукторских бригад.

Широко практикуется изменение нумераций прямых маршрутов, чем по существу замазываются факты срыва расписаний.

Движение товарных поездов по расписанию должно быть железным законом всей работы транспорта.

Начальникам дорог и начальнику Центрального управления эксплуатации разработать и ввести в жизнь с 1 октября 1935 г. новые графики движения поездов.

15. Для обеспечения движения поездов строго по расписанию график должен составляться с нанесением на него:

а) числа поездов, необходимых для обеспечения перевозок в размере 80 тысяч вагонов среднесуточной погрузки;

б) и сверх дополнительного числа поездов, исходя из возможного максимального размера перевозок;

в) из числа нормального количества поездов, указанных в пункте «а», выделяются поезда постоянного обращения, в первую очередь, маршруты, обеспеченные устойчивым грузопотоком каждые сутки (основное ядро графика);

г) поезда основного ядра графика включают в себя как поезда в пределах дороги, обращающиеся постоянно между двумя определенными пунктами, так и поезда за пределами дороги. Причем обращение этих поездов ежесуточно по расписанию должно быть обеспечено как дорогой, так и отправителями грузов, организуя подвоз груза группами на станции формирования поездов.

16. На график наносится нормальное и дополнительное число поездов, причем особо должно быть обращено внимание на прокладку поездов основного ядра. Этим поездам должны быть обеспечены условия для наискорейшего продвижения как по участкам, так и через участковые, сортировочные и обменные станции.

17. Согласование расписания поездов в пунктах оборота паровозов должно быть построено таким образом, чтобы паровоз, прибывший с поездом, возвращался с поездом встречного направления, без простоя паровоза в ожидании поездов.

18. Графики должны составляться с учетом обязательного уменьшения числа остановок поездов на станциях за счет совмещения операций по осмотру вагонов, чистке топки и набора воды, а также совмещения времени, затрачиваемого на стоянку товарного поезда при обгоне и скрещении его с пассажирскими поездами, для тех же технических надобностей.

19. Сократить число действующих блок-постов и разъездов в виду частого их размещения без достаточной технической надобности. В первую очередь сократить блок-посты и разъезды, расположенные на невыгодных по условиям профиля местах, что является одной из важнейших причин замедления технических скоростей и разрывов поездов.

20. Как правило через промежуточные станции и разъезды поезда должны следовать без остановок, кроме остановок по техническим надобностям. Периоды суток, свободные от пассажирских и пригородных поездов, должны быть использованы для ускорения движения товарных поездов.

21. На критических перегонах отдельных участков в случаях резкого их влияния на технические скорости организовать сокращение поперегонных времен путем постановки толкачей или введения двойной тяги.

22. После составления дорогами графиков Центральному управлению эксплуатации утвердить постоянные поезда основного ядра графиков и издать общесетевое расписание движения этих поездов.

Расписание постоянных поездов должно быть разослано дорогам и всем клиентам, организующим эти поезда.

Начальникам дорог помимо графиков, которыми снабжаются все отделения и станции, издать поучастковые расписания поездов, снабдив ими паровозные и поездные бригады, начальников станций, дежурных по станциям и депо, товарные конторы, составителей, стрелочников, сигналистов, дорожных мастеров, бригадиров пути, путеобходчиков, осмотрщиков вагонов и работников других служб, связанных с движением поездов.

23. В случае опозданий постоянных поездов дальнего следования разрешается отправление их по диспетчерскому приказу для введения их в свое расписание, когда такое продвижение поезда не срывает с расписания других поездов.

24. При построении графика исходить из задачи:

а) полного обеспечения выполнения задаваемых настоящим приказом технических и коммерческих скоростей, среднесуточного пробега паровозов;

б) отправления и проследования поездов по расписанию, являющихся основными показателями организованности и дисциплины работы на дорогах, в отделениях и на станциях.

По выполнению движения поездов по расписанию буду судить о качестве работы дорог, отделений, станций.

IV. По ремонту паровозов и работе депо

25. Ликвидировать обезличку в текущем ремонте паровозов, прекратив практику ремонта одного паровоза разными функциональными бригадами.

К 1 сентября 1935 г. организовать во всех паровозных депо комплексные бригады по текущему промывочному ремонту, прикрепив понумерно к каждой из бригад определенную группу паровозов.

Возложить на бригады ответственность за качество ремонта, обеспечивающее безаварийный пробег паровоза от промывки до промывки.

Комплексную бригаду составлять из рабочих всех профессий, работающих на текущем ремонте (кроме котельщиков), в количестве от 15 до 30 человек.

Возложить руководство комплексной бригадой на освобожденного старшего бригадира.

Число рабочих в комплексной бригаде и сменность работы начальником депо устанавливать в зависимости от местных условий.

Начальникам паровозных служб и начальникам депо составить графики ремонта паровозов на промывке с тем, чтобы ремонт производился параллельно и простои в ремонте не превышали установленной нормы на промывку паровоза.

Бригадирам в соответствии с графиками промывки паровозов составлять график работы своей бригады с ежедневной корректировкой этого графика на плановых совещаниях.

Котельщиков выделить в отдельную бригаду во главе с котельным мастером, не входящую в комплексную бригаду и обслуживающую все паровозы депо, возложив на эту бригаду ответственность за качество ремонта, состояние паровозных котлов и безаварийную работу котла.

26. Начальникам депо прекратить практику внеплановых ненужных разборок деталей паровозов для осмотра, установив периодические осмотры ответственных деталей точно в соответствии с Правилами текущего ремонта, утвержденными НКПС.

В целях уменьшения простоев паровозов в ремонте Центральному управлению паровозного хозяйства НКПС, Начальникам дорог и начальникам служб паровозного хозяйства сосредоточить в депо минимум неснижаемого запаса наиболее ходовых деталей паровозов, как-то: деталей автотормозов, подшипников, втулок, комплектов рессор, комплектов колесных пар с буксами и т. д. для обеспечения заменяемости изношенных деталей.

27. Организовать в каждом депо технический контроль за регулярными продувками котлов и труб и правильным применением антинакипинов, обязав начальников депо или их заместителей совместно с котельным мастером, лично осматривать котлы на каждой холодной промывке и отмечать результаты осмотра в книге топок.

Начальникам депо обеспечить обязательную приемку паровозов из промывочного и подъемочного ремонта одним из прикрепленных паровозных машинистов.

28. Начальникам дорог и начальникам служб паровозного хозяйства в 2-месячный срок лично проверить хранение и использование запасных частей как на базах, так и в депо, ликвидировать затоваренность неходовых частей, а начальнику Центрального управления паровозного хозяйства установить по заводам ежемесячное планирование заготовки ремонта запасных частей для депо.

Начальникам дорог и служб паровозного хозяйства к 1 января 1936 года оградить все депо на дорогах, а начальнику Центрального отдела лесного хозяйства НКПС обеспечить эти работы отходами пиломатериалов.

29. В целях сокращения простоев паровозов на промывке и установления единого типа и способа промывки, вместо горячей и холодной, ввести теплую промывку с искусственным циркуляционным охлаждением паровозных котлов в первую очередь в следующих депо:

Донецкая ж. д. — Сватово, Дебальцево.
Екатерининская ж. д. — Узел, Красноармейское, Волноваха.
Юго-Восточная ж. д. — Россошь, Лиски, Отрожка.
Оренбургская ж. д. — Челкар, Оренбург.
М.-Курская ж. д. — Орел, Тула, Москва, Курск.
Южная ж. д. — Белгород, Лозовая.
М.-Казанская ж. д. — Рыбное, Москва-Сортировочная, Кочетовка.
Западная ж. д. — Брянск-II, Конотоп.
М.-Б.-Балтийская ж. д. — Витебск, Орша.
Кировская ж. д. — Званка, Кандалакша.
Октябрьская ж. д. — Калинин, Бологое.
Северная ж. д. — Иваново, Александров.
Забайкальская ж. д. — Чита.
Вост.-Сибирская ж. д. — Иннокентьевская.
Омская ж. д. — Омск:
Томская ж. д. — Новосибирск.
Южно-Уральская ж. д. — Челябинск, Карталы.
Пермская ж. д. — Пермь.
Уссурийская ж. д. — Ерофей Павлович.

Сам.-Златоуст. ж. д. — Куйбышев, Абдулино.
Ряз.-Уральская ж. д. — Ртищево, Балашов.
Ср.-Азиатская ж. д. — Урсатьевская.
Турксиб — Аулиэ-Ата.
Закавказская ж. д. — Тбилиси.
Москва — Донбасс ж. д. — Узловая,
Аз.-Черноморская ж. д. — Кавказская.
Сев.-Кавказская ж. д. — Мин. Воды им. т. Кирова.
Юго-Западные ж. д. — Дарница.

Начальникам этих дорог к 1 января 1936 года закончить все работы по окончанию оборудования теплой промывки в указанных пунктах.

Начальнику Центрального управления паровозного хозяйства в декадный срок разослать дорогам технические задания на переустройство горячих промывок в теплые, типовую схему и инструкцию по производству промывки.

Выделить для этой цели за счет перегруппировки средств 3 млн. рублей.

30. Начальникам служб паровозного хозяйства организовать снабжение паровозов правильно составленными, в соответствии с установленным НКПС топливным режимом, смесями углей путем подготовки таковых на специальных стеллажах на складах до подачи топлива на паровозы.

Начальникам дорог в месячный срок организовать специальные краткосрочные курсы по обучению помощников машинистов рациональному отоплению паровозов.

V. По организации работы депо и отделения паровозного хозяйства

31. Исходя из того, что главной задачей депо является ремонт и эксплуатация паровоза и что при нынешнем положении начальник депо загружен большим количеством разнообразных функций, не дающих ему возможности сосредоточиться на своих основных обязанностях по ремонту и эксплуатации паровозов, отделить функции руководства депо, как самостоятельного хозрасчетного предприятия, от функции руководства тяговым участком.

На начальника депо возложить:

а) выполнение заданной программы ремонта паровозов по количеству и качеству;

б) своевременную выдачу исправных паровозов под поезда;

в) организацию труда паровозных бригад и подготовку их.

32. Для руководства всей работой паровозного хозяйства в пределах нынешнего тягового участка организовать отделение паровозного хозяйства с начальником отделения во главе.

На отделения паровозного хозяйства возложить:

а) обеспечение работы паровозов по графику и согласование графика использования паровозов с ежедневными заданиями движения поездов;

б) осуществление, наряду с общим руководством работой депо, непосредственного руководства следующими отраслями паровозного хозяйства: системой водоснабжения, электростанциями и электрохозяйством, топливными складами, экипировочными обустройствами, водокачками и всем материальным и рабочим снабжением;

в) организацию строительства, ремонта и содержания гражданских и технических сооружений паровозного хозяйства.

33. Организацию отделений паровозного хозяйства закончить к 1 сентября 1935 года.

Начальникам дорог, начальнику Центральной группы кадров при Наркоме и начальнику Центрального управления паровозного хозяйства к 20 августа 1935 г. представить в НКПС на утверждение начальников отделений паровозного хозяйства.

В месячный срок начальнику Центрального финансового отдела и начальнику Центрального управления паровозного хозяйства разработать структуру финансирования депо и отделений паровозного хозяйства, предусмотрев перевод основных депо на полный хозрасчет.

Начальникам дорог передать с 1936 года гражданские и технические сооружения паровозного хозяйства в ведение начальника отделения паровозного хозяйства. Все ассигнования на текущий и капитальный ремонт зданий отделений паровозного хозяйства передать с 1936 года в ведение начальников отделений паровозного хозяйства.

Предусмотреть в организационной структуре отделений паровозного хозяйства создание в 1936 году небольших ремонтно-строительных организаций для производства ремонта и мелкостроительных работ хозяйственным способом. Наиболее крупные строительные работы передавать на договорных началах начальникам дистанции пути.

34. В связи с организацией отделений паровозного хозяйства изменить пункт 2 приказа № 143/Ц от 9 июня с. г., оставив топливные склады в непосредственном подчинении начальников отделений паровозного хозяйства, в том числе и снабжение рабочих и служащих топливом.

Сектор заготовки топлива Центрального отдела материального снабжения НКПС и части топливоснабжения на дорогах передать в ведение Центрального управления паровозного хозяйства и служб паровозного хозяйства на дорогах.

35. Считая совершенно ненормальным существующее положение с машинистами-наставниками, когда они механически прикрепляются ко всем без исключения паровозам, без учета квалификации и классности машинистов, обслуживающих эти паровозы, а зачастую машинисты-наставники превращаются в порученцев при начальниках депо, прикреплять машинистов-наставников лишь к тем паровозам, которые обслуживаются машинистами слабой квалификации. Перевести машинистов-наставников в ведение начальника отделений паровозного хозяйства.

Машинисты-наставники должны практически исправлять недостатки работы машинистов, выезжая с ними на линию, а также проверять работу и других паровозов (к ним не прикрепленных) по указанию начальников отделений в случае каких-либо неисправностей или нарушений установленных норм и порядка эксплуатации паровозов.

36. Начальникам дорог и начальникам служб паровозного хозяйства ликвидировать практику бюрократических экзаменов при определении классности машинистов, когда не переводят в высший класс старых опытных машинистов, работающих без аварий, хорошо выполняющих свои функции, только по формальным признакам незнания ими тех или иных деталей учебника или инструкций.

Начальникам дорог и служб паровозного хозяйства в 2-месячный срок провести повторные испытания таких лучших опытных машинистов, причем решающим в определении перевода в высший класс должна служить отличная безаварийная работа и умение машиниста по-боевому организовать работу бригады по ускорению оборота паровоза.

37. Начальникам дорог обеспечить к 1 декабря 1935 года подготовку паровозных машинистов в размере, полностью покрывающем недостаток машинистов. Всю подготовку машинистов сосредоточить на 6-месячных курсах с отрывом от производства. Укомплектование курсов произвести из числа опытных помощников машинистов со слесарным стажем.

Победы, одержанные транспортом за последние 4 месяца, свидетельствуют об огромных резервах, имеющихся на транспорте. Однако прочное закрепление достигнутого и дальнейшее продвижение вперед возможно только при коренном улучшении работы всех низовых звеньев железнодорожного транспорта.

От паровозного хозяйства и паровозников зависит очень многое, ибо локомотив является основной двигательной силой железнодорожного транспорта, а депо, как основная заводская индустриальная база транспорта, концентрирует квалифицированные и технически и организационно кадры транспорта.

Мы приближаемся к зиме. От паровозных и ремонтных бригад, от любовного, заботливого отношения их к паровозу, в первую очередь, зависит успех всей зимней кампании.

Партия, правительство, НКПС вправе рассчитывать на то, что паровозники не только по-ударному возьмутся за выполнение настоящего приказа, но и займут подобающее место в борьбе за улучшение работы всех других отраслей железнодорожного транспорта, за победу социалистического транспорта.

Народный комиссар путей сообщения **Л. Каганович**

ВОПРОСЫ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ

(Из постановления Пленума ЦК ВКП(б) от 21—25 декабря 1935 года)

Победоносное осуществление плана первой и второй пятилеток обеспечило подъем всей технической базы народного хозяйства на новую, высшую ступень. Благодаря правильной политике индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства, проведенной в борьбе с классовыми врагами и их агентурой внутри партии и рабочего класса, советская страна перевооружилась технически и реорганизовала народное хозяйство на основе социалистической экономики.

Величайшими усилиями партии и государства, героической борьбой рабочего класса, усилиями всей страны в короткий срок создана мощная социалистическая тяжелая промышленность, оборудованная по последнему слову техники и ставшая базой реконструкции всего народного хозяйства.

Создана машиностроительная и сырьевая база для быстрого роста легкой промышленности и перестройки ее на новой технической базе.

Вместо мелких кустарных пищевых промыслов и немногих крупных предприятий создана объединенная по всему СССР пищевая индустрия.

Вместо кустарных, подрядических лесоразработок создана объединенная крупная лесная промышленность.

Железнодорожный транспорт, отстававший в удовлетворении растущих нужд народного хозяйства, быстро поднимается в гору и технически перевооружается.

Все эти факты в соединении с ликвидацией последнего капиталистического класса — кулачества и остатков эксплуататорских классов, с уничтожением эксплуатации в советской стране, с превращением труда в дело чести, славы, доблести и геройства, с коренным улучшением материального положения рабочих, с ростом их политической сознательности и активности — привели к бурному развитию в нашей стране стахановского движения.

Стахановское движение есть результат всего нашего развития на пути к социализму, результат победы социализма в нашей стране.

Стахановское движение означает организацию труда по-новому, рационализацию технологических процессов, правильное разделение труда в производстве, освобождение квалифицированных рабочих от второстепенной подготовительной работы, лучшую организацию рабочего места, обеспечение быстрого роста производительности труда, обеспечение значительного роста заработной платы рабочих и служащих.

Стахановское движение подымает культурно-технический уровень рабочего класса, ломает старые технические нормы, перекрывает в ряде случаев производительность труда передовых капиталистических стран, обеспечивает быстрый рост производства предметов потребления и их удешевление, обеспечивает превращение нашей страны в наиболее зажиточную страну и укрепляет, таким образом, позиции социализма во всемирном масштабе.

В капиталистических странах серьезный рост производительности труда обязательно вызывал бы сокращение числа занятых рабочих, падение зарплаты, рост безработицы, рост нищеты, ибо капитализм не может не сковывать производительные силы страны. В СССР, наоборот, бурный рост производительности труда обязательно ведет к расширению фронта производства, к увеличению количества действующих станков и агрегатов и, следовательно, к росту количества занятых рабочих, к росту их зарплаты, ибо советский строй,

освободив производительные силы от капиталистических оков, не может не вести к всемерному их развитию.

В капиталистических странах серьезный рост производительности труда создал бы для буржуазии опаснейшие затруднения, так как он привел бы, во-первых, к бурному росту продукции, что опасно в условиях кризиса, он привел бы, во-вторых, к удешевлению предметов потребления, что также опасно для капитализма, ибо современный капитализм предпочитает продавать товары по монопольным ценам. В СССР, наоборот, бурный рост производительности труда, рост продукции и ее удешевление являются не опасностью, а величайшим достижением, ведущим к изобилию предметов потребления, к их удешевлению и к росту реальной зарплаты, ибо советский строй не знает кризисов, он не приемлет монопольных цен и ставит своей хозяйственной целью не добывание высоких прибылей для частных лиц, а неуклонный подъем материального положения трудящихся, являющихся основной и наиболее ценной силой всего народного хозяйства.

Некоторые хозяйственники промышленности и транспорта не поняли смысла стахановского движения и оказались в плену заниженных проектных мощностей наших предприятий, рассчитанных в свое время на отсталость наших рабочих и технических кадров. Именно этот факт, соединенный с самоудовлетворением по случаю достижения заниженных проектных мощностей, привел к тому, что некоторые видные и в прошлом имеющие несомненные заслуги в индустриализации страны хозяйственники не только не сумели возглавить стахановское движение, но стали даже тормозом его.

Кроме того, в рядах работников инженерно-технического труда наряду с прогрессивными элементами имеется часть инженеров и техников, воспитавшихся на основе опыта капиталистического производства и в значительной своей части на основе отсталой техники дореволюционной русской промышленности, которая на первых этапах оказалась в хвосте стахановского движения.

Эти обстоятельства затрудняют разворот стахановского движения.

Задача состоит в том, чтобы, пользуясь всеми научными знаниями и техническим опытом, накопленными промышленностью, отрешиться от недоиспользования техники, неизбежного в капиталистическом обществе, где рабочий работает не на себя, не на коллектив, а на капиталиста, где хозяйство развивается не по плану, в интересах всего народа, а стихийно, в интересах отдельных капиталистов, пойти в ногу со стахановским движением, возглавить его и помочь ему создавать новую, высшую по сравнению с капитализмом, производительность труда.

Необходимо, прежде всего, сломить оставшееся сопротивление стахановскому движению со стороны консервативной части хозяйственников и инженерно-технических работников всех отраслей промышленности и транспорта и, во-вторых — всемерно помочь возглавить это движение тем хозяйственникам, инженерам и техникам, которые идут навстречу стахановскому движению, но не сумели еще возглавить его.

Партийные и профсоюзные организации должны разоблачать классово-враждебные элементы, пытающиеся пакостить стахановцам, и сплотить вокруг стахановского движения широчайшие массы рабочих.

Необходимо заменить нынешние технические нормы как устарелые более высокими нормами и изменить соответственно нормы выработки в сторону некоторого их повышения с тем, однако, чтобы в условиях прогрессивной сдельщины нынешние расценки были сохранены, а фонд заработной платы ввиду роста стахановского движения был увеличен.

Пленум ЦК осуждает существующую систему и практику установления норм выработки, как не соответствующую достигнутому уровню передовой техники СССР и не отвечающую задаче дальнейшего подъема производительности труда.

Преобладание в практике нормирования так называемых опытно-статистических норм, равнение на выработку слабо владеющего техникой своего производства рабочего, отсутствие при установлении норм выработки подлинного анализа роста производственных возможностей предприятия и цеха, роста энерговооруженности рабочего, роста его технического и культурного уровня—

все это делает существующую практику нормирования труда тормозом на пути дальнейшего роста производительности труда и заработка рабочих.

Несостоятельность и вредность существующей практики установления норм особенно наглядно демонстрируются на колоссальном перевыполнении вновь устанавливаемых норм выработки сейчас же после их установления и притом не отдельными рабочими, а значительной массой рабочих.

Пленум ЦК считает особенно недопустимым, что этот ответственнейший участок организации производства сплошь и рядом передоверен так называемым нормировщикам и тарификаторам, а начальники цехов, инженеры, техники, мастера и руководители предприятий либо вовсе не занимаются вопросами нормирования, либо механически штемпелюют разрабатываемые нормировщиками и тарификаторами нормы выработки.

Пленум ЦК считает необходимым:

а) исходить при установлении норм выработки из строгой проверки производственной возможности цеха и предприятия и учета передового производственного опыта стахановцев;

б) возложить работу по нормированию и ответственность за ее состояние на инженерно-технический персонал цеха и предприятия под непосредственным руководством директора предприятия;

в) широко привлечь к работе по установлению новых норм выработки на предприятиях кадры стахановцев.

Чтобы распространить стахановское движение по всей нашей стране, чтобы массовое стахановское движение не истолковывалось, как скоропроходящая кампания, чтобы помочь стахановцам преодолеть те препятствия, которые имеются на их пути, партийные и профсоюзные организации должны включиться в дело развития стахановского движения и направить усилия стахановцев в организованное русло.

Необходимо помочь всем без исключения стахановцам пополнить свои технические знания, создав для них специальные технические курсы, не требующие отрыва от производства.

Необходимо систематически расширять круг рабочих и работниц, подлежащих обязательному обучению техническому минимуму.

Необходимо, наконец, сделать обучение техническому минимуму всеобщим и обязательным для всех рабочих и работниц, подчинив это важнейшее дело задаче подъема культурно-технического уровня рабочего класса до уровня работников инженерно-технического труда.

Пленум ЦК ВКП(б) рекомендует следующие мероприятия по отдельным отраслям народного хозяйства:

. . . .

В области железнодорожного транспорта:

1. Развернуть стахановское движение в первую очередь среди работников по ремонту паровозов, вагонов и пути и эксплоатационников, отстающих от машинистов.

По службе эксплоатации основной задачей стахановского движения является улучшение работы станций, отправление и проведение товарных и, в особенности, пассажирских поездов строго по расписанию, дальнейшее повышение коммерческой скорости и среднесуточного пробега вагонов, сокращение простоев на станциях и под погрузкой и выгрузкой.

По паровозному и вагонному хозяйству стахановско-кривоносовское движение должно быть направлено на повышение качества и сокращение сроков ремонта, бесперебойную выдачу паровозов под поезда, закрепление перехода на полное автоторможение поездов, на повышение технической скорости в большинстве депо сети до уровня, достигнутого передовыми депо, на увеличение среднесуточного пробега паровозов и экономию топлива.

По путевому хозяйству стахановское движение должно быть, прежде всего, направлено на высококачественное содержание пути, ликвидацию неисправностей путей.

Первоочередным требованием, обязательным для всех служб железнодорожного транспорта, для всех профессий, является безаварийная работа. Работа

без аварий и крушений — решающий показатель стахановско-кривоносовской работы на транспорте.

2. Народному комиссариату путей сообщения закончить в 1936 г. начатый в 1935 г. пересмотр технических норм в сторону повышения использования подвижного состава, пропускных способностей линий и оборудования. Пересмотр провести в первую очередь на заводах НКПС, погрузочно-разгрузочных и сортировочных станциях и по ремонту паровозов, вагонов и пути.

Пересмотреть к апрелю 1936 г. график движения поездов и пропускные способности линий, в первую очередь наиболее напряженных.

3. Народному комиссариату путей сообщения приступить со 2-го квартала 1936 г. к пересмотру норм выработки в сторону некоторого повышения с учетом новых технических норм. Для этого предварительно созвать по календарному плану, утвержденному НКПС, соответствующие совещания по отраслям хозяйства и важнейшим категориям работников железнодорожного транспорта в составе стахановцев, мастеров, инженеров, командиров.

Увеличить количество работников, работающих на индивидуальной сдельщине, применить аккордную систему оплаты на путевых и строительных работах, применить оправдавшую себя на примере машинистов прогрессивно-сдельную оплату труда и к другим работникам транспорта.

4. Народному комиссариату путей сообщения на основе опыта разоблачения консервативных элементов, укоренившихся на транспорте более, чем в других отраслях народного хозяйства, организовать пересмотр учебников, справочников, энциклопедий, всякого рода технических пособий и инструкций, чтобы привести их в соответствие с новой практикой работы транспорта и с новыми техническими нормами.

5. Предложить НКПС'у организовать обучение минимуму технических знаний без отрыва от производства прежде всего низшего командного состава и рабочих ведущих специальностей железнодорожного транспорта. В течение 1936 г. обучить техминимуму не менее 500 тысяч рабочих. Разработать план дальнейшего охвата рабочих обучением с таким расчетом, чтобы в течение двух-трех лет обучить техминимуму всех работников железнодорожного транспорта.

Организовать более квалифицированную техническую учебу передовых работников — стахановцев-кривоносовцев на специальных курсах без отрыва, а в случае необходимости и с отрывом от производства, с более повышенной программой, обеспечив их учебниками и квалифицированными преподавателями.

Продвигать лучших стахановцев, успешно прошедших курсы, на более высокую квалификацию и командные посты (например, бригадиров в мастера, пом. машинистов в машинисты, стрелочников в составители и дежурные по путям и станции, составителей в дежурные по станции и т. п.).

ВКП(б) в резолюциях, часть II, стр. 645—646, Партиздат, 1936 г.

ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

8 июня 1936 г. № 88/Ц

О мероприятиях по внедрению хозрасчета и укреплению финансовой дисциплины на железных дорогах

Успехи, достигнутые железнодорожным транспортом в 1935 г. в области перевозок, обеспечили удовлетворительное выполнение плана доходов и задания по себестоимости.

Доходные поступления составили 6554 млн. руб., или 100,2% плана. Фактическая себестоимость перевозок выразилась в 1,87 коп. на 1 приведенный тонно-километр, т. е. на ½% ниже задания.

В результате этого финансовое положение железнодорожного транспорта и большинства железных дорог в 1935 г. значительно улучшилось.

Однако на ряде дорог финансовое хозяйство остается еще не упорядоченным. До сих пор имеют место многочисленные факты грубых нарушений плановой и финансовой дисциплины (перерасходы по фондам заработной платы,

незаконное отвлечение эксплуатационных средств на нужды капиталовложений, перерасходы по административно-управленческим расходам и т. п.). Учет и отчетность в низовых хозяйственных единицах, на станциях, и в особенности, в материальных складах большинства дорог поставлены неудовлетворительно.

Имеющиеся еще безобразные случаи задержки выплаты заработной платы и наличие у ряда дорог задолженности поставщикам за материалы и оборудование являются прямым результатом перерасходов по эксплуатации и капиталовложениям и нарушений планово-финансовой дисциплины.

Только беззаботным отношением к финансам и отсутствием борьбы за хозрасчет можно объяснить тот факт, что отдельные, даже хорошо выполняющие план перевозок, дороги (Октябрьская, Сталинская) в настоящее время испытывают финансовые затруднения.

В 1936 г. перед железнодорожным транспортом Правительством поставлена ответственная задача по снижению себестоимости перевозок, удешевлению строительства и увеличению собственных накоплений.

Успешное выполнение плана перевозок и доходов и принятые меры по улучшению строительного дела создают все необходимые условия для решения этой задачи.

1936 г. должен стать годом решительного укрепления финансовой дисциплины и упорядочения финансового хозяйства.

НКПС требует от начальников дорог обеспечить безусловное соблюдение строжайшей финансовой дисциплины.

НКПС будет судить о качестве работы дорог по финансовому состоянию дороги.

Удельный вес и авторитет финансовых отделов дорог и главных бухгалтеров необходимо поднять.

Всякие финансовые операции и выдачи должны производиться с их заключением о законности и финансовой возможности этой операции.

Устанавливаю, что за незаконное расходование средств и производство незаконных финансовых операций, в первую очередь, будут нести ответственность начальники финансовых отделов дорог, главные бухгалтера дорог, служб и хозяйственных единиц.

В целях внедрения хозяйственного расчета и укрепления финансовой дисциплины на железных дорогах п р и к а з ы в а ю:

I

О хозяйственном расчете на железных дорогах

1. Изменить существующую практику финансирования железных дорог, при которой все доходы от перевозок поступают обезличенно в распоряжение НКПС, а дороги получают от НКПС средства на эксплуатационные расходы по средней расчетной плановой ставке вне всякой зависимости от их фактических доходов.

Установить, что, начиная с 1 августа, доходы от перевозок грузов, пассажиров и багажа в прямом и местном сообщении поступают в распоряжение дорог и расходуются ими в соответствии с утвержденными Народным комиссариатом путей сообщения квартальными финансовыми планами.

2. Фактически полученные доходы от перевозок в прямом сообщении распределять между дорогами следования пропорционально расстоянию, пройденному по каждой дороге.

Например: провозная плата за груз, перевезенный из Москвы в Иркутск, должна быть распределена между Северной, имени Л. М. Кагановича, Омской, Томской, Красноярской и Вост.-Сибирской дорогами в соответствии с расстоянием, пройденным грузом по каждой из этих дорог.

3. Для обеспечения своевременного и полного получения дорогами причитающихся им доходов, всю выручку от перевозок зачислять на особый доходный счет НКПС в Госбанке и с этого счета Центральному финансовому отделу два раза в месяц переводить каждой дороге ее фактические доходы.

4. Центральному финансовому отделу представить на утверждение проект выделения в распоряжение дорог расчетных оборотных средств в размерах,

необходимых для нормального финансирования их эксплуатационных расходов на сроки до получения доходов.

5. Ввести в систему составление управлениями железных дорог и утверждение Народным комиссаром путей сообщения для каждой дороги годового и квартальных финансовых планов.

Установить, что одновременно с годовым и квартальными финансовыми планами Народным комиссаром путей сообщения утверждаются задания по работе, технико-производственные показатели, контингенты работающих, фонды заработной платы, себестоимость перевозок, производительность труда и размер прибылей по каждой дороге.

ЦОФ и ЦОН в декадный срок представить мне на утверждение формы производственно-финансовых планов, порядок и сроки их рассмотрения и утверждения.

6. Амортизационные отчисления, предусмотренные финансовыми планами и включенные в себестоимость перевозок, оставлять в распоряжении дорог для финансирования капитального ремонта и капиталовложений по утвержденным Народным комиссаром путей сообщения планам.

7. Всю прибыль, полученную дорогами в пределах утвержденных для них финансовых планов, зачислять в распоряжение Народного комиссариата путей сообщения для финансирования капиталовложений и оборотных средств.

50% от сверхплановой прибыли оставлять в распоряжении дорог.

Центральному финансовому отделу в месячный срок представить мне на утверждение положение о порядке расходования сверхплановых прибылей, оставляемых в распоряжении дорог.

8. Отменить, как противоречащий хозрасчету, существующий порядок финансирования хозяйственных единиц (отделений движения, дистанций пути, сигнализации и связи, вагонных участков), при котором они получают материалы со складов материальных отделов безденежно, как правило, вне всякой зависимости от утвержденных для них смет и промфинпланов.

9. Установить, что средства на эксплуатационные расходы и капиталовложения, в пределах утвержденных смет и финансовых планов, переводятся управлениями дорог непосредственно начальникам хозяйственных единиц.

Не позднее 1 октября 1936 г. открыть всем хозяйственным единицам счета в Государственном и специальных банках.

С этих счетов хозяйственные единицы должны производить выплату зарплаты, расчеты за материалы и оборудование с материальными отделами и с другими поставщиками, а также за оказанные услуги.

10. В соответствии с устанавливаемой системой финансирования хозяйственных единиц перевести материальные отделы дорог на полный хозрасчет, установив, что эти отделы и их участки производят все расчеты за материалы и оборудование непосредственно с хозяйственными единицами через Государственный и специальные банки.

II

О финансовой дисциплине и финансовом контроле

11. Начальникам дорог обеспечить строгий порядок утверждения не позднее, чем за 10 дней до начала квартала для каждой хозяйственной единицы промфинплана или сметы на предстоящий квартал.

При утверждении промфинплана или сметы обязательно устанавливать твердое штатное расписание рабочей силы, фонды зарплаты, нормы расходов топлива и материалов и сметы административно-управленческих расходов.

12. Начальникам дорог к 20 июня 1936 г. в пределах контингента работающих и фондов заработной платы, установленных для дорог приказом № 87/Ц, утвердить штатные расписания, ставки, фонды заработной платы для каждой хозяйственной единицы на II полугодие.

Установить, что увеличение штатных контингентов может производиться начальниками хозяйственных единиц, в каждом отдельном случае, лишь с личного разрешения начальника дороги.

Разрешить начальникам дорог, в случаях значительного перевыполнения заданного об'ема перевозок, допускать увеличение контингентов рабочей силы

только для паровозных, кондукторских составительских бригад, бригад по ремонту паровозов и вагонов и смазчиков не выше количества, необходимого для сверхпланового объема работ, по утвержденным нормам выработки.

13. Начальникам дорог и служб установить строжайший контроль за соблюдением штатной дисциплины и во всех случаях превышения установленных штатных контингентов и фондов зарплаты принимать немедленно оперативные меры к прекращению перерасхода и привлечению виновных к строгой ответственности.

14. Начальникам дорог к 1 июля 1936 г. утвердить нормы запасов материалов для материальных отделов и каждой хозяйственной единицы и к 1 октября обеспечить ликвидацию всех излишних материалов и приведение наличных запасов в соответствие с утвержденными нормами.

15. Отмечая наличие многочисленных фактов выполнения начальниками финансовых отделов дорог, главными и старшими бухгалтерами служб и хозяйственных единиц незаконных распоряжений начальников хозяйственных организаций и предприятий, предупредить, что в дальнейшем, в случае выполнения ими таких незаконных распоряжений, с нарушением постановления СНК СССР о правах и обязанностях главных и старших бухгалтеров, они будут привлекаться к строгой судебной ответственности.

16. Начальникам финансовых отделов и главным бухгалтерам дорог, главным и старшим бухгалтерам служб и хозяйственных единиц главное свое внимание сосредоточить на борьбе со следующими нарушениями финансовой дисциплины:

а) превышением штатных контингентов и перерасходами по фонду зарплаты;

б) перерасходами по смете административно-управленческих и командировочных расходов;

в) финансированием внепланового и бескредитного строительства и внеплановых затрат на капиталовложения;

г) отвлечением эксплуатационных средств на нужды капиталовложений;

д) незаконной выдачи средств общественным организациям на всякого рода «премирования» и т. п

17. В соответствии с постановлением СНК СССР от 15 апреля 1936 г. начальникам дорог обеспечить документальную финансовую ревизию всех хозяйственных единиц и предприятий дороги не реже одного раза в год.

Для этой цели установить в составе главных бухгалтерий дорог должности финансовых ревизоров по расходам.

18. Установить, что назначение, увольнение и перемещение финансовых ревизоров производится начальниками дорог, по представлению главных бухгалтеров.

Учитывая особое значение финансовых ревизоров в деле борьбы с растратами, хищениями, злоупотреблениями и нарушениями государственной финансовой дисциплины, предложить начальникам дорог обеспечить подбор на эту должность проверенных, опытных высококвалифицированных бухгалтерских работников.

19. Центральному финансовому отделу НКПС производить не реже одного раза в год документальную финансовую ревизию управлений железных дорог.

III

О контроле доходов

20. Финансовым отделам дорог сосредоточить главное свое внимание на предупреждении и искоренении имеющихся массовых фактов подлогов, растрат и хищений денежных доходов на станциях.

Для этой цели финансовым отделам дорог производить не менее двух раз в год полные и не реже четырех раз в год частичные фактические ревизии станций.

Фактической ревизии должны подвергаться все билетные, багажные и товарные кассы, товарные дворы, пакгаузы, склады невостребованного груза и багажа, кладовые и камеры хранения ручной клади.

Начальникам финансовых отделов и старшим ревизорам контроля доходов лично выезжать на те станции, где обнаружены значительный брак по таксировке, запущенность по отчетности или серьезные злоупотребления.

21. Обязанность фактической ревизии по доходам возложить на ревизоров контроля доходов.

Ревизорам контроля доходов при фактической ревизии особенно тщательно проверять:

а) наличие денег в билетных, товарных, багажных и общих кассах и их соответствие с фактической выручкой;

б) наличие в кассах пассажирских билетов, плацкарт, квитанций багажных и разных сборов, дорожных ведомостей и их соответствие с книгами прихода и фактическим расходом по отчетам;

в) полноту и своевременность сдачи денег кассирами и начальниками станций в общую кассу, почтовый вагон или в кассу Госбанка;

г) последовательность (в порядке номеров) продажи билетов и выдачи дорожных ведомостей и других бланков строгой отчетности (в целях вскрытия имеющих место злоупотреблений путем продажи билетов и выдачи бланков из середины пачки);

д) правильность исчисления провозных платежей (таксировки) и взыскания платежей и сборов за подачу, простой вагонов и хранение грузов после выкупа;

е) соответствие провозных платежей, показанных в корешках дорожных ведомостей и квитанциях разных сборов с находящимися у клиентуры документами (проверку производить на выдержку для вскрытия случаев уменьшения с целью подлога в корешках дорожных ведомостей и квитанций разных сборов фактически взысканных сумм);

ж) наличие грузов и багажа в товарных дворах, пакгаузах и кладовых и их соответствие с документами (дорожными, грузовыми и багажными ведомостями);

з) правильность маркировки, размещения в пакгаузах и обеспеченность сохранности грузов;

и) своевременность погрузки и отправления грузов по назначению;

к) правильность составления и оформления перевозочных документов и, в частности, правильность и своевременность наложения установленных штемпелей на документы (время прибытия, нагрузки, выдачи, подачи под нагрузку, выгрузку).

22. Установить 3 категории ревизоров контроля доходов:

Ревизоры I класса.
Ревизоры II класса.
Ревизоры III класса.

Начальникам дорог совместно с начальниками финансовых отделов 1 августа произвести аттестование ревизоров с отнесением их к соответствующему классу в зависимости от квалификации служебного стажа.

Установить, что ревизоры контроля доходов назначаются, перемещаются и увольняются с утверждения начальника дороги.

23. Начальникам служб движения и грузовой и начальникам станций обеспечить четкое, ясное и культурное заполнение всех перевозочных документов, снабдив станции копировальной бумагой хорошего качества и копировальными перьями; запретить заполнение грузовых документов карандашом.

24. Начальникам дорог к 1 октября привести в порядок помещения касс, контор, обеспечить станции железными денежными ящиками, хранилищами для билетов и бланков строгой отчетности и снабдить главных кондукторов сумками для документов.

IV

О финансово-бухгалтерском аппарате и отчетной дисциплине

25. Организовать в составе управлений дорог самостоятельные главные бухгалтерии во главе с главным бухгалтером дороги.

26. Организовать в составе служб и отделов управлений дорог, вместо существующих планово-финансовых частей, самостоятельные бухгалтерии во главе с главным бухгалтером службы.

27. В линейных хозяйственных единицах, отделениях движения, дистанциях пути, сигнализации и связи и вагонных участках выделить из состава контор финансово-бухгалтерскую работу и организовать самостоятельные бухгалтерии, непосредственно подчиненные начальникам хозяйственных единиц.

28. Установить следующий порядок назначения и увольнения руководящего состава финансово-бухгалтерских органов на дорогах:

а) главные бухгалтера основных паровозных депо, отделений паровозного хозяйства и движения, вагонных участков, дистанций пути, сигнализации и связи, материальных участков, главных складов, строительных участков и электродепо — назначаются, перемещаются и увольняются начальниками дорог;

б) старшие бухгалтера остальных хозяйственных предприятий назначаются и увольняются начальниками служб по представлению главного бухгалтера службы;

в) главные бухгалтера служб и отделов дороги назначаются, перемещаются и увольняются начальником дороги;

г) главный бухгалтер дороги назначается Народным комиссаром путей сообщения;

д) начальники финансовых отделов дорог перемещаются с утверждения Народного комиссара путей сообщения.

29. Обязать управления дорог представлять в НКПС ежемесячные балансы по капиталовложениям и необходимые данные бухгалтерского учета по эксплуатации не позднее 25 числа следующего месяца, а квартальные отчеты и балансы по эксплуатации не позднее 28 числа следующего за отчетным кварталом месяца.

Установить личную ответственность главных бухгалтеров за своевременное представление доброкачественной отчетности.

Обязать ЦОФ издать распоряжение о порядке и сроках отчетности всех хозяйственных единиц жел.-дор. транспорта.

30. Начальникам дорог ежеквартально публиковать в дорожных газетах результаты финансовой деятельности служб и крупнейших предприятий дорог, а Центральному финансовому отделу публиковать в «Гудке» один раз в квартал выполнение дорогами задания по себестоимости перевозок и по накоплению прибылей.

Полное осуществление настоящего приказа обеспечит укрепление финансового положения дорог и всего ж.-д. транспорта.

Народный комиссар путей сообщения **Л. Каганович**

ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

15 июня 1936 г. № 95/Ц

О Правилах технической эксплуатации железных дорог СССР

Издаваемые НКПС «Правила технической эксплуатации железных дорог СССР» разрабатывались в Научно-техническом совете и были обсуждены и одобрены Советом при Наркомпути 23 апреля 1936 г.

Утверждаю «Правила технической эксплуатации железных дорог СССР» и приказываю:

1. Ввести в действие «Правила технической эксплуатации железных дорог СССР» с 1 сентября 1936 г.

2. Отменить действующие «Правила технической эксплуатации железных дорог», утвержденные 7 февраля 1930 г. и изданные к ним дополнения. Издать в 10-дневный срок инструкции:

а) по сигнализации на железных дорогах СССР и

б) по движению поездов на железных дорогах СССР.

3. Начальникам дорог и начподоров обеспечить, чтобы все служебные лица и железнодорожные агенты до 15 августа изучили и знали новые «Правила технической эксплуатации железных дорог СССР». С 15 августа по 1 сентября провести проверку знания железнодорожными работниками «Правил технической эксплуатации железных дорог СССР».

Проверочные испытания производятся должностными лицами, определяемыми особой инструкцией.

4. Центральным управлениям НКПС и соответствующим службам на дорогах совместно с ЦОПКАДРОМ НКПС организовать на станциях, депо, вагонных участках, дистанциях пути и связи краткосрочные курсы из железнодорожных рабочих и служащих, связанных с движением поездов, для изучения «Правил технической эксплуатации железных дорог СССР», допуская использование для этого существующих курсов техминимума и стахановских школ.

5. Начальнику Центрального отдела подготовки кадров НКПС организовать в Москве к 20 июня 1936 г. 10-дневные курсы на 300 человек докладчиков и лекторов по обучению железнодорожных рабочих и служащих «Правилам технической эксплуатации железных дорог СССР».

Состав этих курсов подобрать по преимуществу из преподавателей и лучших студентов последнего курса.

6. Начальникам центральных управлений НКПС направить на места в течение июля и августа работников центральных управлений для инструктирования местных работников по изучению и внедрению новых «Правил технической эксплуатации железных дорог СССР».

7. Начальникам дорог при вручении «Правил технической эксплуатации железных дорог СССР» работникам, связанным с движением поездов, организовать получение от них письменного обязательства точно и беспрекословно выполнять все требования «Правил технической эксплуатации железных дорог СССР».

8. Для наблюдения за выполнением «Правил технической эксплуатации железных дорог СССР» организовать при Научно-техническом совете при Наркомпути специальную инспекцию.

Точное выполнение «Правил технической эксплуатации железных дорог СССР» должно привести к скорейшей ликвидации крушений и аварий. Требую поэтому от всех железнодорожных работников беспрекословного и четкого выполнения ими «Правил технической эксплуатации железных дорог СССР».

Народный комиссар путей сообщения **Л. Каганович**

ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

25 апреля 1937 г. № 80/Ц

Об улучшении ремонта и эксплуатации паровозного парка

3—6 апреля 1937 г. в НКПС происходило совещание работников паровозного хозяйства. На этом совещании был подведен итог работы паровозного хозяйства за зиму 1936—1937 гг. На совещании не только руководство НКПС, но и начальники паровозных служб, отделений, депо, машинисты, мастера и бригадиры установили, что паровозники, от руководящих работников Центрального управления паровозного хозяйства НКПС и до работников депо, работали в эту зиму неудовлетворительно.

Несмотря на некоторый рост технической скорости с 28,8 км в марте 1936 г. до 31 км в марте 1937 г. и среднесуточного пробега паровоза соответственно с 228,2 км до 245 км, остальные показатели, характеризующие состояние и работу паровозов, ухудшились по сравнению с прошлым годом. Особенно нетерпимо возрос общий процент паровозов, находящихся в ремонте.

Недодачи паровозов под поезда в марте 1937 г. также значительно возросли по сравнению с мартом прошлого года. Проездов закрытых семафоров в марте 1936 г. было 394, а в марте этого года — 411.

Плохая работа паровозного парка, как установил Пленум ЦК ВКП(б), является следствием не только вредительства, проводившегося троцкистскими шпионами и диверсантами, но и безусловного ухудшения работы всех паровозников.

Вредители разрушали паровозы, главным образом, при ремонте. Они вызывали течь дымогарных и жаровых труб, связей и анкерных болтов тем, что зимою охлаждали котлы под открытым небом. При теплой промывке вредители резко охлаждали котлы добавлением холодной воды. Для резкого охлаждения котлов открывали топку и переднюю дверку, устраивая так называемые сквозняки, подваривали и чеканили на горячих паровозах подтекающие трубы и связи, отчего решетки и стенки давали трещины и прогибались. Неправильно устанавливали котлы на рамы паровозов, создавая этим неравномерную нагрузку на оси, перекосы дышел, неровный ход поршня, отчего рвались дышла и обрывались пальцы кривошипов. Портили раскаленными электродами поршневые кольца, которые задирали рубашку цилиндра, вызывая этим длительный ремонт паровоза. Портили водопробные краны, водоуказательные стекла, ставили неправильные манометры, чтобы вызвать поджог потолка топки и взрыв котла.

Это явилось результатом того, что паровозники, начиная от высшего руководящего состава и кончая машинистами, притупили свою политическую бдительность и свыклись с недисциплинированностью, технической нечистоплотностью, неорганизованностью работы, создавая этим обстановку, помогавшую вредителям.

Проверка состояния паровозов, проведенная НКПС, показала, что основные приказы НКПС по паровозному хозяйству № 183/Ц и 78/Ц выполняются в депо неудовлетворительно, что наиболее запущенным оказалось котельное хозяйство паровозов.

Эта проверка показала, что по запущенности котельного хозяйства есть несколько небольших групп депо, каждая из которых имеет свои специфические котловые болезни, так например:

Депо Таганрог, Курск, Орел, Актюбинск, Красноярск, Боровое, Барабинск, Омск, Елец, Чарджуй и Лихая страдают массовым появлением трещин топок.

В депо Лозовая, Минеральные Воды, Котельниково, Сталинград, Гудермес, Казанджик и Хилок обнаружены массовые расплавления контрольных пробок.

Депо Эмба, Казалинск, Мерв, Чарджуй, Петропавловск, Омск, Боровое, Курган, Глубокая, Россошь, Лозовая и Тихорецкая особенно сильно страдают течью дымогарных и жаровых труб и связей.

В 20 депо обнаружена сильная запущенность по промывке. В этих депо около 200 паровозов имеют прогибы потолков топок, выпучины и завалы. Наибольшая запущенность паровозов по промывке обнаружена в депо: Лозовая, Глубокая, Барабинск, Боровое, Курск, Орел, Мерв, Петропавловск, Казанджик, Шилка и Красный Лиман — Юг.

Эти болезни котлов паровозов происходят не только из-за указанных выше вредительских действий, но из-за грубого нарушения установленного режима промывки котлов, главным образом, из-за резкого охлаждения паровозов, от неправильного режима чистки топок, когда чистят топку при высоком давлении, от того, что при промывках устраивают сквозняки и технически неправильно, по-кустарному, приваривают трубы к решеткам огневой коробки (без хорошей зачистки, без прокладных колец и т. д.)

Расплавление контрольных пробок происходит из-за небрежной работы машинистов, упускающих в котле воду, оголяющих потолок топки, а также из-за плохого кустарного изготовления пробок и применения нестандартного, изготовляемого по неправильному рецепту депо, сплава для заливки контрольных отверстий пробок.

Решающая роль в правильной и доброкачественной организации ремонта принадлежит комплексной бригаде. Между тем работа комплексных бригад не организована. Надзор за ремонтом паровоза в депо поставлен исключительно плохо. Действительный осмотр и определение болезней паровоза начальником депо или его заместителем, как этого требуют приказы НКПС № 183/Ц и 78/Ц, не производятся.

Начальники депо и их заместители, вместо действительного определения болезней паровоза и объема ремонта, в лучшем случае бюрократически подписывают объем ремонта у себя в кабинетах, не видя даже паровоза. Приемка паровозов из ремонта начальниками депо и их заместителями также не организована и проводится в большинстве случаев формально.

Паровозом занимается комплексная бригада фактически без контроля и помощи. Руководители депо не болеют за состояние паровоза и за работой комплексной бригады не следят. Обучение людей и передача опыта лучших бригадиров и слесарей не организованы. Передовые методы работы таких бригадиров комплексных бригад, как тов. Сафронова (депо Тайга Томской ж. д.), т. Бажанова (депо Узловая Моск.-Донбасской ж. д.) и других, распространяются плохо.

Приказы № 183/Ц и 78/Ц нарушаются в первую очередь руководящим и инженерно-техническим составом депо. Особенно злостно нарушают эти приказы НКПС № 183/Ц и № 78/Ц начальники депо: «Улан-Удэ, Узловая, Балашов, Таганрог, Курган.

Проверкой установлено, что в депо недопустимо ослаблено внимание к подъемочному ремонту паровозов. Помимо невыполнения плана подъемочного ремонта, исключительно безобразно обстоит дело с затратой времени на подъемочный ремонт паровозов. В большинстве депо паровозы находятся в подъемке значительно больше нормы. К числу депо, в которых подъемочный ремонт организован особенно плохо, относятся депо Лозовая, Киев I, Ржев, Синельниково, Новохоперск, Муром.

Подъемочный ремонт в депо не организован. На подъемку посылают второстепенных работников; к подъемочному ремонту накопляют большой объем работы, превращая его в большинстве случаев в средний ремонт паровоза.

Несмотря на улучшение снабжения депо запасными частями и материалами, некоторые руководители депо и отделений паровозного хозяйства пытаются прикрыть свою плохую работу недостатком запасных частей, не заботясь о сохранении их и выбрасывая запасные части, вполне пригодные при небольшом их ремонте.

Эксплуатация паровозов поставлена плохо. Большинство начальников паровозных отделений не выполняет основного 8-го пункта приказа НКПС № 183/Ц об организации работы паровозов по графику и никакой борьбы за график оборота паровозов (расписание работы каждого паровоза) не ведут и труд паровозных бригад не организовывают. В большинстве депо графики составляются формально и систематически нарушаются.

Особенно выделяются плохой организацией работы паровозов по графику начальники отделений паровозного хозяйства: Тульского, Брянского, Московского (Ленинской ж. д.), Омского, Глубокинского, Уфимского.

Многие начальники отделений паровозного хозяйства сами еще не прониклись убеждением, что они нужны, и вместо борьбы за правильное использование паровозов в строгом соответствии с заданиями по движению поездов ведут болтовню о ликвидации отделений паровозного хозяйства.

Вместо действительной организации дела подготовки паровозных бригад, значительная часть начальников отделений паровозного хозяйства и депо предпочитает держать на работе аварийщиков и разгильдяев, ссылаясь на то, что для замены негодных работников у них нехватает машинистов. Ухудшение работы паровозного парка, уменьшение пробега, повторный ремонт привели в ряде депо к уменьшению премиального приработка.

Несмотря на то, что и в эту зиму многие машинисты показали себя с лучшей стороны и, наряду со старой гвардией стахановцев-кривоносовцев, вы-

явились новые сотни замечательных машинистов, как например: тт. Катшев (депо Смоленск), Лицоев (депо Дебальцево-восток), Жнулов (депо Горький), Шевченко (депо Троицк), Пустовалов (депо Борисоглебск), Степанов (депо Брянск II), Русских (депо Новосибирск), Крохин (депо Зилово), Медведев (депо Иркутск II) и др., необходимо признать, что уход за паровозами в эту зиму со стороны большинства машинистов — ухудшился. Большинство машинистов, вместо выполнения элементарных работ по уходу за паровозом, предусмотренных п. 30 приказа № 78/Ц, придерживаются правила, что чем больше записей сделают они в книге ремонта, тем больше себя гарантируют, не понимая того, что всякая лишняя разборка, развинчивание и «щупание» паровоза разрушает машину. За правильным применением антинакипинов машинисты не следят, продувку котла и труб регулярно не производят.

Несмотря на то, что за эту зиму выявились замечательные мастера, бригадиры и комплексные бригады, с любовью и аккуратностью ремонтирующие паровозы, как например: тт. Сафронов, Бажанов и др., большинство комплексных и котельных бригад в эту зиму ремонтировали паровозы плохо. Это же относится и к автоматчикам. Значительная часть комплексных бригад больше заботится о том, чтобы записей было побольше, а фактического ремонта сделать поменьше. Качество ремонтных работ плохое.

Руководящие работники, органы паровозного хозяйства, депо, отделения, паровозные службы и Центральное управление паровозного хозяйства НКПС руководили в эту зиму исключительно плохо. Главная их вина в том, что они не вели оперативной конкретной работы по выполнению приказов НКПС № 183/Ц и № 78/Ц. В результате всего этого паровозники, завоевавшие в 1935 г. и в 1-й половине 1936 года передовое место, в эту зиму потеряли свою передовую роль.

Ставя задачей всех паровозников, и в первую очередь руководящего состава, быстрое улучшение работы паровозного хозяйства и тем самым восстановление своей передовой роли на транспорте, приказываю:

I

По программе ремонта паровозов в депо

1. Утвердить следующие размеры ремонта к 1 июня 1937 г. паровозов в депо:

а) отремонтировать средним ремонтом в депо — 300 паровозов,

б) отремонтировать подъемочным ремонтом в депо — 3750 паровозов,

в) оздоровить по котлам — 3300 паровозов,

г) оздоровить по элементам пароперегревателей — 3000 паровозов.

2. Начальникам паровозных служб, отделений паровозного хозяйства и депо принять к неуклонному исполнению размеры ремонта по каждой дороге и депо, установленные приказами по каждой дороге за подписями моего заместителя т. Левченко и Начальника Центрального управления паровозного хозяйства НКПС.

3. Обязать распорядительные отделы и инженеров-диспетчеров Центрального управления паровозного хозяйства установить повседневный контроль за выполнением этой программы ремонта.

II

По организации ремонта паровозов и надзору за ремонтом

4. Начальникам паровозных служб, отделений паровозного хозяйства и депо в течение апреля и мая организовать в каждом депо проверку выполнения приказов НКПС № 183/Ц и № 78/Ц, сосредоточив свои условия на пунктах этих приказов, касающихся организации работы комплексных бригад, определения объема ремонта, приемки паровозов из ремонта и работы паровозов по графику.

5. Установить, что впредь за нарушение пунктов 15 и 16 приказа НКПС № 78/Ц об осмотре паровоза до ремонта и определения окончательного объема ремонта и приемки из ремонта начальник депо предается суду.

Обязать начальника Центрального управления паровозного хозяйства НКПС, начальников паровозных служб и начальников дорог систематически проверять и о каждом случае нарушения пунктов 15 и 16 приказа № 78/Ц докладывать лично мне.

6. Для предварительной подготовки запасных частей старший машинист и начальник депо (или его заместитель) должны вручать бригадиру комплексной бригады предварительную запись ремонта не позднее чем за 24 часа до постановки паровоза на промывку.

7. Начальникам паровозных служб и начальникам депо проверить выполнение пунктов 22 и 24 приказа № 78/Ц о снабжении слесарей комплексных бригад индивидуальным инструментом, а также наличие в бригадах приспособлений для ремонта: ломиков, прессов для выжимки поршневого штока, стеллажей и т. д. Обеспечить пополнение этим инструментом и приспособлениями все комплексные бригады к 1 июня с. г.

8. Не позднее 1 июня установить для бригадиров комплексных бригад специальные шкафы, в которых хранить:

а) общий для бригады инструмент, ломики, пресса, домкраты и т. д.;

б) минимум запасных частей, необходимых для ремонта паровозов, намеченных к постановке на промывку на следующие сутки;

в) болты, гайки, шайбы, шплинты, шпильки, прокладки и другие мелкие часто расходуемые изделия.

9. В пределах существующих штатов комплексных бригад иметь каждой бригаде от 2 до 4 подсобных рабочих, освободив слесарей бригады и бригадиров от затраты времени на подноску деталей.

10. Обязать начальников депо организовать работу кладовой и механического цеха таким образом, чтобы перед началом работы все необходимые запасные части могли быть без задержки доставлены к рабочему месту комплексной бригады.

11. Прекратить практику частой смены бригадиров комплексных бригад и установить порядок, по которому назначение и смещение бригадиров, так же как мастеров, производится только распоряжением начальника паровозной службы дороги.

12. Главной задачей бригадира комплексной бригады является поставить организацию работы слесарей, контроль и приемку от них ремонта отдельных деталей паровоза, как-то: пригонка подшипников, правильность сборки сальников, движущего механизма и т. д.

13. Обязать мастеров промывочного ремонта лично принимать от бригадиров комплексных бригад ремонт и сборку всех деталей паровоза и лично присутствовать при разборке, сборке и испытании следующих ответственных частей паровоза:

а) при вскрытии и закрытии поршней и золотников;

б) при разборке и сборке дышлового механизма и проверке по центрам;

в) при проверке хода поршня;

г) при проверке парораспределения;

д) при опробовании паровых труб и элементов пароперегревателя, а также и при их испытании;

е) при проверке конуса;

ж) при проверке постановки крейцкопфов и параллелей по оси цилиндра.

14. В соответствии с решением Пленума ЦК ВКП(б) от 2 марта 1937 г. ввести приемщиков НКПС для приемки отремонтированных паровозов во всех основных депо. Количество приемщиков в каждом депо установить от 1 до 3 человек, в зависимости от числа паровозов, выпускаемых в сутки из ремонта.

15. Подбор приемщиков провести в две очереди. В 1-ю очередь подобрать 200 человек до 3 мая и во 2-ю очередь остальные до 1 июня.

Возложить на приемщиков НКПС контроль за качеством ремонта паровозов и соблюдением при ремонте паровозов приказов, технических условий и пра-

вил по ремонту паровозов в депо: недопущение резкого расхолаживания паровозов, недопущение чеканки труб и связей на горячих паровозах, тщательный надзор за качеством ремонта инжекторов, насосов и прессмасленок, наблюдение за исправностью манометров, водомерных стекол, предохранительных клапанов и т. д.

16. В дополнение к пункту 16 приказа НКПС № 78/Ц начальник депо и его заместитель с приемщиком НКПС и старшим машинистом, после окончания подъемочного и промывочного ремонта, принимают паровоз от мастера. Акт приемки паровоза должен подписываться приемщиком НКПС, начальником депо и старшим машинистом.

17. Кроме того, обязать приемщиков отдельно принимать в процессе работы следующие узлы:

а) дышла с проверкой по центрам,
б) золотники и поршни с проверкой,
в) форсовой конус с проверкой,
г) насос, с испытанием всей автотормозной магистрали,
д) прессмасленки, с испытанием,
е) инжектора, с испытанием,
ж) элементы, с испытанием на прессу,
з) пригонку подшипников в буксы,
и) топку,
к) проверять качество промывки котла.

18. Обязать приемщиков НКПС установить тесную связь с машинистами-инструкторами и вместе с ними устраивать время от времени внезапную проверку выполнения паровозными бригадами пунктов 29 и 30 приказа НКПС № 78/Ц об уходе за паровозом.

19. Разрешить в крупных депо (по особому списку, утверждаемому НКПС) ввести должности второго заместителя начальника депо.

20. В соответствии с решением Пленума ЦК ВКП(б) от 2 марта 1937 г. ввести на заводах, а также в депо, в действие с 1 июля с. г. Инструкцию о клеймении ответственных частей паровоза.

Главному инженеру Центрального управления паровозного хозяйства НКПС и главному инженеру Треста паровозо-ремонтных заводов изготовить единые стандартные клейма и разослать их в депо и на заводы не позже 10 июня с. г., раздав их под расписку.

III

Об организации работы паровозных бригад по графику и ликвидации нарушений строенной езды

21. В виду явного ослабления борьбы за график оборота паровоза и особенно преступного бездействия большинства начальников отделений паровозного хозяйства в проведении графика оборота паровозов, обязать начальников дорог, Центральное управление паровозного хозяйства и паровозные службы дорог — установить особое наблюдение за работой отделений и по каждому случаю саботажа пункта приказа НКПС № 183/Ц о графике со стороны отделений принимать меры воздействия и докладывать мне.

22. Во избежание срыва всего графика из-за отдельных случайных нарушений его установить, что график оборота паровозов состоит из двух частей:

1) на декаду, в которую включается не менее 70% паровозов, и

2) на сутки (в виде суточного расписания), в которую включаются остальные 30% паровозов.

23. Декадный график, как и суточное расписание, составляется начальником отделения паровозного хозяйства и согласовывается с начальником отделения движения.

Обязать начальников отделений движения относиться к составлению графиков оборота паровозов не формально-канцелярски, а вникать в существо и обеспечивать организацией движения действительное осуществление графика оборота паровозов, в частности ежесуточно иметь оперативную связь с начальником отделения паровозного хозяйства как по декадному графику, так и по суточному расписанию, которое должно быть готовым за 3—4 часа до начала суток.

24. Для выполнения главной задачи, поставленной перед начальниками отделений паровозного хозяйства приказом НКПС № 183/Ц, обеспечить работу паровозов по графику:

а) начальникам отделений паровозного хозяйства лично расследовать каждый случай срыва декадного графика оборота паровозов и принимать немедленные меры к недопущению срыва графика;

б) установить, что о каждом случае брака в работе паровозов (порча паровозов, разрыв, остановка в пути) диспетчер отделения обязан докладывать немедленно начальнику отделения или его заместителю, который дает необходимое распоряжение начальнику депо и другим;

в) паровозному диспетчеру вести график исполненной работы паровозов и, в случаях срыва графика, принимать немедленные меры путем сокращения стоянок для технических нужд паровоза, оказания помощи машинисту по ликвидации затруднений в работе паровозов и замены выбившегося из графика паровоза другим паровозом.

25. Проверить к 15 мая с. г. на всех паровозах состояние строенной или спаренной езды в соответствии с утвержденным приказом НКПС № 183/Ц способом обслуживания паровозов. Там, где строенная или спаренная езда нарушена, восстановить ее путем постановки в запас излишних паровозов, находящихся в работе, упорядочения работы паровозных бригад и улучшения качества ремонта паровозов.

26. Установить порядок, при котором увольнение машинистов и их помощников, имеющих право управления паровозом, может производиться лишь с разрешения начальника паровозной службы дороги.

27. Ввести старших машинистов на всех маневровых паровозах, толкачах, вывозных, хозяйственных и других паровозах, работающих в 3 и 4 смены. Назначение старших машинистов на все паровозы утвердить начальнику отделения паровозного хозяйства.

28. С 15 мая с. г. запретить дежурным по депо посылку на паровозы машинистов, не прикрепленных к данному паровозу, без личного разрешения начальника депо или его заместителя.

29. В целях улучшения инструктажа машинистов ввести в соответствие с решением Пленума ЦК ВКП(б) от 2 марта 1937 г. в каждом основном депо машинистов-инструкторов взамен машинистов-наставников (от 1 до 3 машинистов-инструкторов на депо).

Основной задачей машинистов-инструкторов является поставить проверку и инструктаж паровозных бригад по вождению поездов, овладению стахановско-кривоносовскими методами езды на паровозах и контроль за уходом и содержанием паровозов в исправности.

Подбор машинистов-инструкторов окончить не позже 5 мая. 6 мая открыть для них в Москве краткосрочные курсы. Во время курсов на совещании обсудить с машинистами-инструкторами проект положения о машинистах-инструкторах.

30. Подготовить в 1937 г. 12 тысяч машинистов, из них 6 тысяч машинистов в дорожных 5-месячных школах с отрывом от производства, 4 тысячи путем индивидуальной подготовки машинистами-кривоносовцами лучших из своих помощников и 2 тысячи выпустить в первом полугодии из числа обучающихся на курсах приема 1936 г.

31. Подготовить 11 тысяч помощников машинистов, в том числе 8 тысяч на 5-месячных курсах без отрыва от производства и 3 тысячи на 2-месячных курсах с отрывом от производства.

32. Кандидатов для подготовки на курсах машинистов отобрать из лучших стахановцев-кривоносовцев помощников машинистов, а на курсы помощников —

из числа лучших слесарей по ремонту паровозов и из лучших паровозных кочегаров, имеющих слесарную квалификацию не ниже 3-го разряда.

33. При индивидуальной подготовке установить оплату обучающему машинисту в размере 1000 рублей за каждого подготовленного им машиниста, сдавшего испытания на право управления паровозом до 1 ноября 1937 г.,

***

Настоящий приказ издается как дополнение к приказам № 183/Ц и № 78/Ц. Проверка приказов № 183/Ц и № 78/Ц показала, что эти приказы целиком себя оправдали, что все дело в их честном и добросовестном исполнении, в борьбе против мерзавцев, вредителей, которые поставили своей задачей, в особенности, срыв приказа № 183/Ц, ибо они знали, что выполнение этого приказа обеспечит полное оздоровление всего паровозного хозяйства.

Все паровозники, начиная от машинистов, работников комплексных бригад и кончая руководящим командным составом, все партийные и беспартийные честные люди должны серьезно поработать над выполнением решений Пленума ЦК ВКП(б) об уроках вредительства, диверсии и шпионажа троцкистских агентов и над устранением недостатков и осуществлением тех указаний, которые дал в своей речи вождь нашей партии и страны товарищ Сталин.

Все честные паровозники, партийные и беспартийные большевики, должны сейчас практически, не на словах, а на деле, показать, как они способны выкорчевывать последствия вредительства и выкорчевывать разгильдяйство, нечистоплотность, недисциплинированность в работе, плохое отношение к своим заданиям, являющиеся лучшим прикрытием для вредителей в их подлых делах.

Паровозники должны завоевать то почетное место в общем политическом и хозяйственном подъеме железнодорожного транспорта, какое они занимали в 1935 г. и в первой половине 1936 г. В особенности в этом деле должны проявить максимальную инициативу стахановцы-кривоносовцы.

Народный комиссар путей сообщения **Л. Каганович**

ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

14 мая 1937 г. № 96/Ц

Об улучшении ремонта паровозов на заводах

25—29 апреля 1937 г. в НКПС происходило совещание начальников паровозоремонтных заводов, начальников цехов, мастеров и бригадиров. На совещании были подведены итоги работы паровозоремонтных заводов за зиму 1936—1937 г. Из докладов на совещании, а также из отчетных материалов и писем, поступающих в НКПС от рабочих-стахановцев, инженеров и техников заводов, установлено, что работники заводов, начиная от руководителей паровозоремонтного треста и до работников заводоуправлений, цехов и бригад, в эту зиму работали неудовлетворительно.

Паровозоремонтные заводы имеют особо важное значение для работы железнодорожного транспорта, они должны обеспечивать дороги хорошо отремонтированными паровозами и запасными частями. Известно, что если капитальный и средний ремонт паровозов организован плохо и если заводы срывают выполнение плана ремонта паровозов, то работа всего паровозного парка, а вместе с ним и всего железнодорожного транспорта, резко ухудшается. Так именно и получилось в эту зиму, в течение которой заводы работали крайне неудовлетворительно.

Особенно безобразно работали заводы в I квартале 1937 г. и продолжают так же плохо работать в апреле и мае. За первые 4 месяца этого года заводы должны были отремонтировать 3521 паровоз, а выпустили из ремонта только 2492 паровоза. Капитальным ремонтом заводы отремонтировали только 610 паровозов вместо 736 по плану.

Большинство заводов работает крайне неудовлетворительно.
Особенно плохо в последние 4 месяца работают следующие заводы:
Омский — выполнивший план на 49,5%,
Пролетарский — на 52%,
Мичуринский — на 62,5%,
Ташкентский — на 67%,
Ростовский — на 68%,
Воронежский — на 70,5%,
Оренбургский — на 72%.

Нетерпимо плохо ремонтируются на заводах пассажирские паровозы. Это прежде всего относится к Ярославскому и Днепропетровскому заводам.

Программа по запасным частям для линии за эти четыре месяца также не выполнена. Поковки заводы дали дорогам только 5200 тонн вместо 11915 тонн по плану. Чугунного литья — 27939 тонн вместо 34000 тонн. Вместо 6111 паровозных колесных пар заводы дали дорогам только 4699. По ремонту колесных пар исключительно плохо работали: Запорожский, Полтавский, Харьковский, Омский, Муромский, Ташкентский, Уфимский, Тихорецкий и Великолукский заводы.

Качество ремонта паровозов исключительно низкое. Заводы продолжают выпускать паровозы с большим количеством недоделок. На каждом паровозе, выпускаемом Муромским заводом, насчитывается до 75 недоделок; на Омском до 90 — 100 недоделок; на Воронежском до 45; на Вологодском — 51; на Ростовском — 45; на Тбилисском — 70 и т. д.

Отсутствие надзора за ремонтом и вредная практика выталкивания на обкатку незаконченных ремонтом паровозов приводят к тому, что на значительной части паровозов постоянно повторяются одни и те же недоделки, особенно по котлу, арматуре и машине.

Особенно преступно поставлен контроль за качеством ремонта котлов. Опрессовка большинства ремонтируемых котлов производится без участия начальника котельного цеха. Котлы подвергаются опрессовке по 2 — 3 раза и больше, что вредно отражается на состоянии котлов.

Из отремонтированных за последние 3 месяца 1852 паровозов — 44 паровоза возвращено на заводы для повторного ремонта. Недоделки и дефекты на паровозах, выпускаемых из заводского ремонта, часто носят явно вредительский характер.

Неудовлетворительная работа паровозоремонтных заводов является следствием не только вредительства, проводившегося троцкистскими шпионами и диверсантами, но и безусловного ухудшения работы всех работников паровозоремонтных заводов.

Установлено, что вредители разрушали паровозы прежде всего при ремонте. На заводах они искусственно увеличивали замену новыми еще годных частей паровоза (особенно топок, дышел, пальцев кривошипов, крейцкопфов и параллелей). Неправильно отжигали трубы, заваривали разорванные буртики, ставили с раковинами цилиндровые втулки, а золотниковые с уменьшенным размером паровпускных окон, чем снижали мощность паровоза. Запрессовывали пальцы кривошипов пониженным давлением, оставляли в котле и тендере воду в зимнее время, вкладывали в цилиндры болты, гайки и другие предметы, вызывая этим порчу цилиндров. Набивали буксы металлическими стружками и песком, при выжигании анкерных болтов и связей разрушали стенки топок. Неправильно устанавливали котлы на рамы паровозов, создавая этим неравномерную нагрузку на оси, перекосы дышел и обрывы их. Запутывали планирование на заводах, вызывая зашивку цехов и одновременное скопление большого числа паровозов на сдаче.

Это явилось результатом того, что работники заводов притупили свою политическую бдительность к вредителям и свыклись с недисциплинированностью, технической нечистоплотностью, неорганизованностью работы в цехах, создавая этим обстановку, помогавшую вредителям.

Даже после разоблачения вредителей на ряде заводов руководители не развернули еще настоящей борьбы по ликвидации последствий вредительства

и не имеют сколько-нибудь продуманного плана практических мероприятий ликвидации ущерба, нанесенного вредителями.

Руководство заводами со стороны начальников заводов и технических директоров организовано неправильно. Хотя они и тратят много времени на хождение по цехам, но они еще не научились сами и не учат руководителей цехов, мастеров и бригадиров правильно организовывать работу в цеху, правильно расставлять людей, своевременно обеспечивать их работой и главное — не обеспечивают проведение в жизнь приказа НКПС № 94/Ц от 10 июня 1936 г. правильного технического руководства и контроля за качеством ремонта паровозов.

Технические директора заводов занимаются различными мелочными вопросами и не являются настоящими техническими руководителями отчасти из-за нежелания брать на себя техническую ответственность, отчасти не по своей вине, а потому, что директора заводов сводят их роль к роли консультантов.

Практика перестраховки со стороны технических директоров и начальников цехов особенно наглядно видна при разборке паровоза и определении объема ремонта паровоза. Эта решающая работа целиком отдана на откуп так называемым инспекторам по описи ремонта.

Недопустимое отношение к разборке паровоза со стороны начальников заводов и технических директоров привело к тому, что замена новыми еще годных частей паровоза достигла на заводах колоссальных размеров (особенно по топкам, дышлам, пальцам кривошипов и др. деталям). Сменяемость топок на 100 отремонтированных паровозов достигла 48 в 1936 г., сменяемость дышел соответственно достигла 68, пальцев кривошипов — 42.

Особенно большая сменяемость топок имеется на заводах: Ташкентском, Харьковском, Запорожском, Ростовском и Днепропетровском. Дышла больше всех меняют Ростовский, Мичуринский, Полтавский, Великолукский, Воронежский и Запорожский заводы. По пальцам кривошипов наибольшая смена практикуется Ташкентским, Ростовским, Великолукским, Запорожским и Тихорецким заводами.

Начальники цехов, особенно сборочных, котельных и колесных, вместо надзора за качеством ремонта, организации технологического процесса и уточнения объема ремонта паровозов, тратят все свои усилия на то, чтобы вытолкнуть из цеха паровоз, хотя бы ценою больших недоделок и дефектов.

Мастера и бригадиры из-за неорганизованной работы цехов большую часть времени проводят в беготне за поиском материалов и согласовании различных вопросов, а практически своими людьми не руководят. Людей много, а дела у них часто нехватает.

Заводские, партийные и профессиональные организации плохо воспитывают и слабо закрепляют кадры. На заводах большая текучесть. В 1936 г. на заводы треста принято 34641 человек, ушло с завода 33453 человека. Огромное количество уволенных за прогулы — 9900 человек в 1936 г. — свидетельствует о развале дисциплины на заводах и показывает, что партийно-массовая и воспитательная работа на заводах поставлена плохо. Руководители заводов не ведут никакой борьбы с разгильдяями, лодырями и нарушителями трудовой дисциплины, не возглавляют стахановского движения, не организуют лучших людей заводов на борьбу с недисциплинированностью, неорганизованностью работы, на борьбу с браком, негодным качеством ремонта паровозов и бесконтрольным разбазариванием средств и материалов.

Начальники заводов, цехов, инженеры и техники, руководители заводских партийных и профессиональных организаций не сумели извлечь уроков из развернувшейся критики и самокритики для исправления недостатков и улучшения работы, многие из них даже растерялись и фактически прекратили всякую борьбу за улучшение работы заводов и укрепление дисциплины.

Исходя из этого, приказываю:

1. Утвердить следующие размеры ремонта паровозов, производства запасных частей и вагонов на 1937 год:

Наименование продукции	На 1937 г.	На май	На июнь	На III квартал	На IV квартал
1. Ремонт паровозов	10450	960	996	2971	3050
В том числе капитального ремонта . . .	2515	213	230	717	752
2. Ремонт колесных пар для линии . . .	87916	8325	8871	26407	27078
В том числе паровозных	24383	2075	2109	7682	7860
3. Запасных частей для линии:					
а) поковок (тонн)	34500	3000	3300	11311	11489
б) чугунного литья (тонн)	109300	9500	9500	30060	30134
в) стального литья (тонн)	9160	752	753	2295	2296
г) медного литья (тонн)	11400	1091	1101	3258	3266
4. Ремонт вагонов:					
а) товарных	15500	1430	1500	4337	4578
б) пассажирских	6572	582	630	1881	1929

2. Начальникам заводов, техническим директорам принять к неуклонному исполнению размеры ремонта паровозов, вагонов и производства запасных частей, согласно установленному приказами НКПС плану по каждому заводу. Обязать технико-производственный отдел треста установить повседневный контроль за выполнением этой программы ремонта паровозов и производством запасных частей.

3. Установить:

а) с 1 июня 1937 г. весь объем ремонта каждого паровоза утверждается начальником завода по представлению технического директора завода. Кроме того, технический директор завода лично осматривает и утверждает необходимость замены новыми следующих деталей: дышла, цилиндры, крейцкопфы, поршни, золотники, параллели, топки, топочные части, междурамные скрепления, рамы и колесные пары (паровозные и тендерные);

б) обязать начальников сборочного, котельного и тендерного цехов лично производить осмотр прибывшего в ремонт паровоза, определять изношенность частей и за своей подписью представлять техническому директору опись объема ремонта тех частей паровоза, которые должны заменяться новыми;

в) обязать начальника треста паровозоремонтных заводов систематически проверять и о каждом случае нарушения пункта «а» настоящего приказа докладывать лично мне.

4. Обязать мастеров сборочного, котельного, тендерного и других цехов лично принимать от бригадиров выполненные работы по сборке узлов паровоза, котла, тендера и непосредственно руководить при разборке и сборке следующих ответственных частей паровоза:

а) при вскрытии и закрытии поршней и золотников;

б) при разборке и сборке дышлового механизма и проверке его по центрам;

в) при проверке хода поршня;

г) при проверке парораспределения;

д) при опробовании парорабочих труб и элементов пароперегревателя;

е) при проверке конуса;

ж) при проверке постановки крейцкопфов и параллелей по оси цилиндров;

з) при проверке колесных пар на плите Круппа и приборах Карпова.

5. Начальникам заводов к 1 июля упорядочить работу заготовительных цехов, сосредоточив внимание в первую очередь на ликвидации брака, особенно по литейным и механическим цехам, для чего ввести систематическое испытание в заводской лаборатории качества материалов, в первую очередь металла, идущего на изготовление запасных частей для линии, топочных и котельных частей, движущего механизма и сцепных приборов.

Приемку готовых деталей и узлов от рабочих производить мастерам.

6. Для ликвидации обезлички в сборочном цеху в руководстве ремонтом паровоза установить в сборочном цеху должность помощников начальника цеха, на которых возложить наблюдение и ответственность за ремонт определенного номера паровоза в целом, начиная от разборки до сдачи.

Количество таких помощников определить в зависимости от количества выпускаемых паровозов. Начальникам заводов к 1 июня представить в НКПС свои предложения о количестве потребных таких помощников начальника цеха.

7. В целях ликвидации текучести руководящего состава цехов и отделов заводоуправлений, запретить увольнение и назначение без утверждения начальника треста: начальников сборочного, котельного, механического кузнечного, литейного, колесного и вагонного цехов, а также начальников технического, планово-производственного отделов, главного механика, начальника снабжения, помощника начальника завода по коммерческой части, начальника ОТК и инспекторов ОТК.

Запретить увольнение без утверждения начальника завода всех мастеров и бригадиров.

8. Начальникам заводов, совместно с партийными и профессиональными организациями, принять меры к обеспечению устойчивости рабочих кадров и к прекращению безобразной текучести рабочих.

В целях недопущения засоренности заводов летунами, рвачами и враждебными элементами начальникам заводов организовать тщательную проверку всех вновь принимаемых на завод работников. Установить, что каждый вновь принимаемый на завод должен быть лично принят начальником соответствующего цеха.

9. Начальникам заводов, совместно с партийными и профессиональными организациями, принять меры укрепления на заводах трудовой дисциплины и искоренения прогулов.

Организовать массово-политическую работу на заводах, мобилизуя всех честных работников против прогульщиков и нарушителей дисциплины, дезорганизующих производство и тем фактически способствующих вредителям в их подлой подрывной работе.

10. Начальникам заводов, совместно с партийными и профессиональными организациями, обеспечить использование опыта низовых работников, достижения стахановцев для подъема работы завода, развертывая критику и самокритику для выкорчевывания корней вредительства на заводах.

В соответствии с решением пленума ЦК ВКП(б) ежемесячно собирать заводские активы, на которых заслушивать и обсуждать доклады начальника завода и других работников о важнейших решениях партии и правительства и руководящих указаниях Наркомата.

Первый заводской актив провести в мае, на котором начальникам заводов доложить о настоящем приказе и приказе по Вашему заводу.

Руководящие работники заводов, заводские партийные профессиональные организации, опираясь на лучших людей завода, должны добиться, чтобы наряду с выкорчевыванием вредительских элементов оказывалась бы всемерная поддержка и помощь добросовестно работающим инженерам, техникам, мастерам, бригадирам, стахановцам и ударникам, чтобы создать на заводе обстановку полной уверенности в работе всех честных работников заводов.

Партийные и беспартийные большевики и все честные работники заводов должны сейчас не на словах, а на деле показать, как они способны выкорчевывать последствия вредительства, разгильдяйство, являющиеся прикрытием для подлой работы вредителей, показать, что они способны быстро поднять работу заводов, улучшить качество ремонта паровозов.

Народный комиссар путей сообщения **Л. Каганович**

ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

9 августа 1937 г. № 195/Ц

О грузовой работе на железных дорогах

Опыт работы грузовых служб за истекший год с момента их организации показал, что они не выполнили и не выполняют своей основной задачи — обеспечения погрузки по родам грузов, в первую очередь важнейших государственных грузов — угля, леса, нефти, руды и других, не проявляли и не проявляют маневроспособности и инициативы в деле изыскания грузов, использования порожнего направления и других имеющихся резервов повышения погрузки.

Грузовые службы не использовали такого важнейшего резерва погрузки, как снижение простоев под грузовыми операціями, и даже допустили рост простоев под грузовой операцией по сравнению с 1936 годом.

В июне 1937 г. затрата времени на одну грузовую операцию составила 15,2 часа, на 0,5 часа больше, чем в июне 1936 г., и на 2,7 часа выше установленного задания.

План отправительской маршрутизации выполняется не более, чем на 50%, причем особенно позорно срывают его дороги: Кировская, им. т. Ворошилова К. Е., Горьковская.

Главная причина плохой работы грузовых служб в том, что среди значительной части работников грузовых служб сильны еще предельческие настроения, культивируемые группой притаившихся вредителей.

НКПС устанавливает, что Центральное грузовое управление и грузовые службы на дорогах не развернули работу по ликвидации последствий вредительства в грузовой работе и в самих грузовых службах дорог и самом Центральном грузовом управлении не выкорчеваны еще притаившиеся враги.

Вредители, пользуясь притуплением бдительности грузовых работников, начиная от высшего руководящего состава и кончая весовщиком и конторщиком, безнаказанно делают свое гнусное дело — запутывают перевозочные документы, разъединяют документы от вагонов и вагоны от документов, засылают и те и другие в разные места, что приводит к забивке станций, расхищению грузов; неправильно засылают грузы не туда, куда надо; злоумышленно портят и уничтожают грузы; организовывают крушения и аварии путем неправильной, в частности, негабаритной погрузки грузов и плохого их крепления.

Проверка ряда станций, товарных и технических контор показала, что главным бичом грузовой работы, способствующим троцкистско-бухаринским вредителям в их гнусной работе, является разгильдяйское и головотяпское отношение к грузовым документам со стороны конторщиков, товарных кассиров и весовщиков и примиренческое преступно-безучастное отношение к этому руководящих работников грузовых служб, а также самоустранение начальников станций от руководства грузовой работой станции, желание их уйти от ответственности за работу товарных и технических контор за правильное составление и хранение документов.

Документы на перевозку грузов: накладная, дорожная ведомость, вагонный лист составляются преступно-небрежно, на негодной бумаге, неясно, с поправками и помарками, что облегчает вредителям их подлую работу по засылке грузов не по адресу.

Особенно выделяются по засылке грузов не по адресу и разъединению грузов от документов дороги: Юго-Западная, Казанская, Сталинская и Дальневосточная.

Руководители грузовых служб в большинстве своем не знают и не проверяют состояние работы товарных контор и товарных дворов, пакгаузов, сортировочных платформ; между тем как запутывание перевозочных документов, разъединение документов от вагонов и вагонов от документов, засылка

и утрата, порча и повреждение грузов, преступные хищения и воровство грузов происходят прежде всего именно в этих первичных единицах грузовой службы.

Работники грузовых служб и работники станций не борются с хищениями грузов и вредительской засылкой их. Они свыклись с этими преступлениями и тем самым создали обстановку безнаказанности вредителей, жуликов и расхитителей социалистической собственности. Особенно выделяются по хищениям грузов: Юго-Западная, Южно-Уральская и Ленинская дороги, на которые падает до 25% всех случаев хищения грузов по сети, и на их станции: Киев, Челябинск, Кочетовка, Москва тов., Рязань, Тамбов и Рузаевка.

Все эти факты говорят о том, что руководящие работники грузовых служб, в том числе и Центрального грузового управления НКПС, не сделали для своей работы необходимых выводов из решений Февральского пленума ЦК ВКП(б) и не обеспечили выполнения этих решений на практике.

Исходя из этого, приказываю:

I. По очистке кадров и выдвижению новых грузовых работников

1. Начальникам грузовых служб и всем честным работникам этих служб в кратчайший срок выкорчевать из всех звеньев грузовой службы засевших там троцкистских и бухаринских вредителей, шпионов и диверсантов разгромив жуликов воров и расхитителей дезорганизаторов грузовой работы.

2. Начальникам дорог и начальникам Подоров в 2-месячный срок проверить кадры грузовых работников, серьезно изучить кадры весовщиков, заведующих грузовыми дворами, товарных кассиров, технических и коммерческих конторщиков, выдвинуть лучших честных из них на ответственную командную работу.

II. По обеспечению погрузки

1. Установить, что главными задачами грузовых служб по обеспечению погрузки являются:

а) обеспечение заданного государством плана погрузки по родам грузов и выполнение решений Правительства и приказов НКПС о первоочередной отгрузке тех или иных грузов;

б) изыскание резервов грузов для компенсирования грузов, имеющих сезонный характер, чтобы не допускать срыва погрузки отдельных железных дорог в зимние месяцы, а также недозаявок и отказов от погрузки по плану со стороны клиентуры;

в) обеспечение грузами порожнего направления при одновременном снижении простоев под грузовыми операциями;

г) обеспечение плана отправительской маршрутизации и устранение встречных, излишне дальних и нерациональных перевозок.

2. Начальникам дорог организовать через грузовые службы оперативное наблюдение за ходом выполнения отделениями и важнейшими станциями плана погрузки по родам грузов, решительно пресекая всякие антигосударственные и местнические тенденции по подаче порожняка под погрузку к ближайшим станциям в ущерб погрузке важнейших государственных грузов, находящихся на более отдаленных отделениях и станциях.

3. Начальникам грузовых служб совместно с начальниками служб движения, начиная с 15 августа, давать отделениям суточные задания по погрузке по родам грузов.

4. Организовать в грузовых службах и отделениях службы движения оперативно-конъюнктурный учет фактического наличия у клиентуры грузов как предъявленных, так и не предъявленных к перевозке по железным дорогам. Начальнику Центрального грузового управления в 3-дневный срок разработать и представить на утверждение форму учета с тем, чтобы она не позже 15 августа была разослана всем грузовым службам. В частности обязать грузовые службы изыскивать ежемесячно до 100 тысяч вагонов дополнительных грузов, не вошедших для обеспечения перевыполнения плана погрузки.

5. Начальнику Центрального грузового управления разработать совместно с соответствующими наркоматами план перевозки на осенне-зимний период 1937—1938 гг. по свекле — к 25 августа, по хлопку — к 20 августа и по картофелю — к 1 сентября.

6. Начальнику Центрального грузового управления к 20 августа разработать и представить на утверждение новые правила отправительской маршрутизации.

7. Ввести с 1 сентября 1937 г. на следующих грузовых станциях: Москва тов., Горьковской, Смоленск Центр. — Западной, Горький тов. — Горьковской, Рыбинск — Ярославской, Воскресенск — Ленинской, Грозный — Орджоникидзевской, Усяты — Томской, Шахтная — им. т. Ворошилова К. Е., Запорожье Левое — Сталинской, Липецк — Юго-Восточной, расчлененный учет простоя вагонов с выделением непосредственных операций по погрузке и выгрузке, по сортировке мелочных грузов, за которые несут полную ответственность грузовые службы. Начальнику Центрального грузового управления совместно с Центральным отделом учета и Центральным управлением движения разработать и представить в декадный срок форму организации такого учета.

III. По обеспечению сохранности грузов и своевременной их доставке

1. Начальникам станций, отделений движения и грузовых служб проверить в декадный срок порядок составления и передачи документов на грузы в товарных и технических конторах, выявив и изгнав лиц, продолжающих вредительскую практику разъединения документов от грузов, и установить такой порядок их заполнения весовщиком, конторщиком товарной конторы, подборки их техническим конторщиком, передачи их из грузового двора в товарную контору, грузовой двор и техническую контору и хранение их в товарной и технической конторе, который исключал бы в дальнейшем возможность подобных случаев.

Установить, что впредь за бездокументную засылку грузов и вагонов или отправление документов без грузов и вагонов, начальники грузовых дворов, товарных и технических контор и старшие конторщики предаются суду. Начальникам станций и отделений движения расследовать каждый случай разъединения документов от грузов и о результатах докладывать начальнику грузовой службы дороги, а если не будет реагирования, то — начальнику дороги.

2. Весовщикам при приеме к перевозке грузов обращать особое внимание на тару, добиваясь отправления грузов в исправной таре.

3. Службам движения обеспечить, чтобы главные кондуктора принимали составы с наличием всех документов на перевозимые грузы.

Центральному управлению движения к 25 августа разработать новый порядок вручения кондуктору документов, имея в виду замену существующего порядка вручения сумки в запечатанном виде новым порядком, гарантирующим проверку и исправность документов.

4. Начальникам станций, товарных и технических контор, товарным кассирам и весовщикам не допускать в документах подчисток и поправок. В случае, если данные документы вызывают сомнение, сверять их с грузом на месте. Всякие исправления в грузовых документах должны быть оговорены.

5. Начальнику Центрального грузового управления ввести с 1 октября снабжение станций сети грузовыми документами (накладная, дорожная ведомость, вагонный лист) в централизованном порядке, изготовив их на бумаге улучшенного качества.

6. Начальникам дорог и начальникам грузовых служб к 1 октября привести товарные конторы в культурный вид, произвести ремонт зданий и инвентаря, обеспечить хранение документов в специальных шкафах, обеспечить культурное рабочее место для работников конторы и культурное обслуживание клиентуры.

Не позднее 1 октября все товарные дворы на станциях с большой грузовой работой оградить забором.

7. Начальникам дорог определить очередность и сроки освобождения зданий на территории грузовых дворов от проживающих там посторонних лиц и вывести в другое место все организации и предприятия, непосредственно не связанные с работой грузового двора, с тем чтобы к ноябрю не менее половины зданий было освобождено.

8. Начальникам дорог и грузовых служб обеспечить быстрый и оперативный розыск грузов при их пропаже.

Начальнику Центрального грузового управления разработать и представить на утверждение к 20 августа новый порядок розыска грузов, устраняющий имеющиеся в настоящее время бюрократизм и волокиту в этом деле.

9. Установить с 20 августа обязательную приемку старшим весовщиком груженых открытых вагонов, отвечающим за правильность погрузки и крепления грузов. За неправильную погрузку грузов и их крепление, угрожающие безопасности движения, привлекать старших весовщиков к ответственности как за вредительство.

10. Центральному грузовому управлению указать дорогам к 15 августа 1937 г. перечень грузов, допускаемых к перевозке в вагонах-ледниках в порожнем направлении.

IV. По кадрам

1. Установить при всех отделениях службы движения дорог должность линейного помощника начальника грузовой службы, на которого возложить:

а) обеспечение грузами государственного плана погрузки и контроль за выполнением отделением движения плана погрузки по родам грузов и календарных планов отправительской маршрутизации;

б) оперативный учет наличия и конъюнктуры грузов у отправителей, изыскание и привлечение дополнительных грузов для компенсирования недозаявок и отказов клиентуры;

в) обеспечение выполнения плана выгрузки;

г) руководство товарными дворами и товарными конторами станций в пределах отделения, борьбу с хищениями, засылками и обеспечение сохранности и своевременной доставки грузов.

Линейный помощник начальника грузовой службы назначается начальником дороги по представлению начальника грузовой службы и утверждается начальником Центрального грузового управления НКПС.

2. Установить на 225 станциях, согласно прилагаемому перечню, должность заместителя начальника станции по грузовой работе, который назначается начальником грузовой службы по представлению начальника отделения движения и утверждается начальником дороги.

Начальникам грузовых служб и Центральному грузовому управлению подобрать этих заместителей не позже 1 октября.

3. Во изменение приказа НКПС № 193/а от 28 июля 1936 г. «О передаче некоторых станций в распоряжение Центрального грузового управления» передать все перечисленные в этом приказе станции в подчинение Центральному управлению движения.

4. Начальнику Центрального грузового управления и начальнику группы труда и зарплаты к 25 августа разработать систему и порядок премирования грузовых работников станций, в частности, ввести премирование весовщиков, грузчиков, маркировщиков, товарных кассиров, конторщиков, заведующих грузовыми дворами и заведующих сортировочными платформами за образцовую работу, в частности без засылок и разъединений грузов от документов, образцовую погрузку грузов на открытый подвижной состав и отсутствие хищений на станции.

5. Распространить действие приказа НКПС № 89/Ц от 10 мая 1937 г. о заключении письменных индивидуальных трудовых договоров и о выплате процентной прибавки за выслугу лет на заведующих грузовыми дворами, заведующих товарными конторами, заведующих сортировочными платформами, заведующих льдопунктами, старших весовщиков, весовщиков и товарных кас-

спров, выплачивая этим работникам процентную надбавку согласно пункту 5 приказа.

6. Начальнику Центрального грузового управления к 1 октября представить мне список лучших станций и грузовых работников на этих станциях, которые добились ликвидации хищений, засылок и брака в работе, для премирования грузовых работников этих станций и улучшения их материально-бытовых условий.

7. Ввести с 10 октября обязательное ношение форменного обмундирования весовщиками, старшими весовщиками, зав. товарными конторами и товарными кассирами.

Начальникам дорог к 1 октября снабдить этих работников обмундированием.

8. Начальникам дорог и грузовых служб к 1 сентября организовать на местах краткосрочные курсы по повышению квалификации и переподготовке весовщиков, таксировщиков, товарных кассиров и заведующих грузовыми дворами. Пропустить до 1 марта 1938 г. через курсы без отрыва от производства наличный состав этих работников.

До 1 октября организовать на всех дорогах курсы для подготовки весовщиков с отрывом от производства, для замены негодных и пополнения штата новыми молодыми кадрами.

9. Начальнику Центрального финансового отдела к 1 сентября представить мне новый порядок использования доходов, получаемых станцией за хранение грузов, за аренду пакгаузов, за информацию получателей о подходе и прибытии грузов, за снабжение отправителей бирками и наклейками, за контрольную перевеску и проверку грузов по требованию получателей, а также по штрафам за неочистку вагонов и площадей с тем, чтобы часть этих средств была передана начальнику станции, с расходованием этих средств по сметам грузовой службы, на ремонт и приобретение инвентаря для товарных контор, пакгаузов, сортировочных платформ, на ограждение и освещение грузовых дворов.

* *
*

НКПС требует от всех руководящих работников грузовых служб в кратчайший срок сплотить всех честных грузовых работников в единый дружный коллектив, обеспечить культурную, аккуратную грузовую работу, бороться за погрузку по родам грузов, по-боевому выполнить решения Февральского пленума ЦК ВКП(б), беспощадно выкорчевать вредительство, позорные хищения социалистической собственности и воровство грузов и обеспечить прием, отправку и доставку грузов по весу в целости и полной исправности.

Народный комиссар путей сообщения **Л. Каганович**

ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

20 мая 1938 г. № 231/Ц

Об уроках зимней работы 1937 — 1938 гг., новом подъеме железнодорожного транспорта и подготовке к зиме 1938 — 1939 гг.

22 — 28 апреля в НКПС состоялось совещание начальников дорог и начальников политотделов 24 дорог (Центра, Юга и Кавказа), заседавшее 27 — 28 апреля совместно с активом хозяйственников, партийно-политических работников и передовых стахановцев-кривоносовцев железнодорожного транспорта. На этом собрании самокритически подведены были уроки плохой зимней работы железнодорожного транспорта в 1937 — 1938 гг., намечены мероприятия по обеспечению нового подъема железнодорожного транспорта и по подготовке к зиме 1938 — 1939 гг.

Уроки зимней работы имеют сугубо практическое значение не только для подготовки к будущей зиме, но и для сегодняшнего дня. Дело не только

в том, что транспорт зимой не выполнял план погрузки, но в том, что к апрелю и даже к маю железные дороги вышли со значительно худшими показателями работы, чем в предыдущие годы. А это уже показывает, что дело не в случайной зимней заминке в погрузке, а в нарушении основ **Сталинских** методов работы, основ стахановско-кривоносовского движения, которые привели в свое время к замечательным историческим победам на транспорте.

Опыт работы зимой 1937—1938 гг. показал, что на железнодорожном транспорте было нарушено важнейшее условие успешной работы — **Ленинско-Сталинское** указание о проверке исполнения решений партии, правительства и приказов НКПС. Увлекшись общими фразами об успехах, многие руководящие работники транспорта, начиная от НКПС и кончая низовыми звеньями, забыли важнейшие решения и предупреждения партии и правительства, в особенности решения о ликвидации последствий вредительства.

Именно вследствие этой основной причины, железнодорожный транспорт не только не закрепил достигнутого в предыдущий период уровня погрузки и своей работы, но, наоборот, ухудшил ее даже по сравнению с зимой 1936 и 1937 гг., несмотря на наличие большого вагонного и паровозного парка.

Главным последствием ослабления большевистского руководства со стороны НКПС, управлений дорог — является резкое ухудшение оборота вагона и паровоза — решающего показателя слаженности и дисциплинированности железнодорожного транспорта. Оборот вагона в январе 1938 года упал до уровня 1935 года.

Не лучше дело обстоит с оборотом паровоза.

Основные приказы НКПС, направленные на ускорение оборота вагона и паровоза, на подъем всей работы железнодорожного транспорта, были, да и сейчас еще, забыты и в практической работе заброшены как в НКПС, так и на дорогах.

Центральное управление движения НКПС, Центральное управление паровозного хозяйства НКПС, управления дорог и их службы движения и паровозная, значительная часть начальников отделений движения и большинство отделений паровозного хозяйства не борются с хищническим, неэкономным использованием железнодорожного подвижного состава — вагонов и паровозов, за соблюдение установленных весовых норм поездов, за быстрое и правильное формирование поездов, за быстрое их продвижение по установленному графику.

Простои товарных вагонов на сортировочных и технических станциях недопустимо велики. Особенно ярко это видно из следующих цифр:

оборот вагона в марте 1938 года составляет 200,2 часа, из них: на технических станциях вагоны простаивают 104,2 часа при норме 64,2, под погрузкой и выгрузкой — 33,1 часа при норме 25 часов, в пути — 62,9 часа, в том числе: в чистом движении — 36,2 часа и на промежуточных станциях — 26,7 часа при норме 9,6 часа.

Главная причина таких высоких простоев в том, что движенцы как в НКПС, так и на дорогах грубо нарушают требования приказов НКПС № 100/Ц от 15 апреля 1935 г. «Об ускорении оборота вагонов» и № 76/Ц от 27 мая 1936 г. Эти приказы полностью оправдали себя на опыте работы лучших людей стахановцев-кривоносовцев, когда они применяли максимальное совмещение операций при обработке вагонов на станции (одновременность операций по списыванию вагонов, техническому и коммерческому осмотру, а безотцепочный ремонт производили в парке прибытия и формирования поездов), широко использовали предварительную информацию о подходе поездов, одновременное расформирование и формирование поездов по методу работы **тт. Кожухаря** и **Краснова**, сокращая время на накопление и формирование поездов, организовывали на крупнейших сортировочных станциях комплексные бригады и т. д.

На дорогах, в отделениях и на станциях все еще продолжается антигосударственная практика неприема поездов и задержка их на подходах, а НКПС наблюдал эти безобразия, слабо реагируя на них. В результате коммерческая скорость составила в марте 1938 г. всего 18,1 км. На промежуточных станциях, особенно на выходах на Восток и Среднюю Азию, скопилось

большое количество вагонов, что создавало дополнительные затруднения для движения поездов.

Ухудшение оборота вагона сопровождалось плохой регулировкой погрузки по направлениям и регулировкой вагонного парка. Этим не руководили ни НКПС, ни управления дорог. Самотек в погрузке и в регулировании вагонных парков привел к тому, что ряд дорог и узлов накопили огромные излишки вагонов и оказались в затруднительном положении (в особенности Томская, Омская, Ташкентская, Ашхабадская, Юго-Восточная, Рязано-Уральская). Вагонные парки оказались неправильно расположенными не только количественно (большинство излишка на дорогах Урала, Сибири и Востока и недостаток на важнейших по погрузке дорогах Юга), но и качественно (районы, грузящие лес, не имеют достаточного платформенного парка, который преимущественно находится на Юге, а крытый подвижной состав оказался на дорогах восточной части Союза, в то время, как в нем ощущается нужда на дорогах Юга и Центра).

На неправильном расположении парков сказалось ослабление дисциплины, руководители дорог и начальники служб, в первую очередь службы движения, не вели борьбы с нарушителями приказов НКПС по передаче порожняка, срывавшими подъем погрузки на важнейших погрузочных дорогах Донбасса, Приднепровья, Урала и Кузбасса.

Вопреки указаниям приказа НКПС № 195/Ц от 9 августа 1937 года «О грузовой работе на дорогах», Центральное грузовое управление НКПС и грузовые службы дорог не развернули по-большевистски борьбы за обеспечение заданного государством плана погрузки по родам грузов. Более того, широко распространена практика выдачи нарядов на погрузку внеплановых грузов, в то время, как грузы, предусмотренные планом, не грузились и план погрузки грузов I категории не выполнялся. Это приводило к тому, что вагоны загонялись стихийно в том направлении, в каком имелись внеплановые грузы.

Несмотря на то, что плановость советского хозяйства дает широчайшие возможности для применения маршрутизации, являющейся важнейшим фактором ускорения оборота вагонов, работники грузовых служб и НКПС резко ослабили работу по маршрутизации и не вели борьбы за рационализацию грузовых перевозок против встречных перевозок.

Все еще велико количество случаев неправильной засылки грузов, разъединения грузов и документов, порчи, хищения грузов. Работники грузовых служб забывают, что как раз этими методами вредители, шпионы и диверсанты пытались, а остатки их еще и сейчас пытаются срывать грузовую работу дорог и движения поездов.

Нарушение графиков, ухудшение движения поездов приводило и сейчас еще приводит к срыву и ухудшению оборота вагонов, а ухудшение оборота вагонов приводит к тому, что вагонов нехватает, несмотря на то, что государство беспрерывно прибавляет транспорту новые 4-осные вагоны. К ухудшению оборота прибавилась еще недопустимая бесхозяйственная передача дорогам 4-осных вагонов, так называемый нерабочий парк.

Многие железнодорожники, в первую очередь «из начальства», забыли, что график — движение поездов по расписанию — есть железный закон всей работы транспорта. Между тем, зимой и в данный момент большая часть — работники служб паровозных, движения и грузовых — относилась и относится безразлично-бездушно к борьбе за график.

В особенности воскресло недопустимое отношение к графику оборота паровоза. «Честные консерваторы» и головотяпы забывают, что именно над срывом графика оборота паровозов особенно старались вредители и шпионы. Многие движенцы и паровозники забыли важнейшие приказы о паровозном хозяйстве, разработанные совместно с лучшими машинистами нашей страны. Приказы НКПС № 183/Ц от 7 августа 1935 года «Об улучшении использования паровозов и организации движения поездов», № 80/Ц от 25 апреля 1937 года «Об улучшении ремонта и эксплуатации паровозного парка» многими работниками, особенно из начальников отделений паровозного хозяйства забыты и срываются. Эти приказы были направлены на улучшение работы паровозов,

улучшение организации труда паровозных машинистов, являющихся и поныне центральной фигурой в деле подъема транспорта, обеспечение графика оборота паровозов. На деле же графиком оборота паровоза мало занимаются, вновь возродились сверхурочные работы, ухудшился уход и ремонт паровозов. Подавляющее большинство паровозов по графику не работает. Строенная езда срывается, ухудшилась организация труда паровозных бригад — сверхурочные работы на одного машиниста составляют до 30 часов в месяц (а по отдельным дорогам даже до 80 часов), при одновременном большом простое машинистов, доходящем до 44 часов на одного машиниста в месяц.

Центральное управление паровозного хозяйства НКПС, ряд паровозных служб дорог и начальников депо запустили дело ремонта и содержания паровоза, забыли, что улучшение ухода за паровозами со стороны паровозных бригад является, наряду с выполнением задания по технической скорости, важнейшим показателем стахановско-кривоносовской работы машинистов. Во многих депо возродилась обезличка в ремонте и обслуживании паровозов, повлекшая ухудшение ухода за паровозами, рост брака в работе и ухудшение оборота паровозов, велико число случаев межпоездного ремонта.

В результате этого паровозный парк, пополненный новыми мощными паровозами серий ФД и СО, из-за плохого руководства используется плохо.

На ухудшение оборота вагонов и паровозов резко влияла плохая работа всех отраслей железнодорожного транспорта. Работники вагонных служб ослабили борьбу с отцепками вагонов от поездов (в особенности по горению букс), что срывало график движения поездов и ухудшало оборот вагона.

Путевое хозяйство все еще является одним из самых слабых участков железнодорожного транспорта, как по состоянию пути, так и по организации людей, по использованию машин. В течение зимы 1937 — 1938 гг. ухудшился уход за путем. Предупреждения о снижении скорости из-за болезней пути не уменьшились, а на ряде участков увеличились.

С особой остротой НКПС считает необходимым подчеркнуть, что до сих пор еще у многих руководящих работников дорог и НКПС нет должной энергии в борьбе с крушениями и авариями, нет понимания того, что борьба с крушениями — это не «ведомственное» дело одних только ревизоров НКПС по безопасности движения, приносящих своей работой большую пользу транспорту. Эти работники забыли указания приказов НКПС о том, что крушения, как в зеркале, отражают состояние дисциплины и организационно-технического руководства дорогами.

Они забыли, что организация крушений — это основной метод подрывной работы диверсантов, шпионов и бандитов. Хотя число крушений и снизилось после решений Февральско-мартовского пленума ЦК ВКП(б), однако число крушений все еще велико. Только в результате ослабления внимания НКПС и дорог и ревизорского аппарата произошло увеличение аварийных случаев и брака в работе в последний период. Особенно необходимо отметить рост числа аварийных случаев и брака из-за невыполнения Правил технической эксплуатации, что свидетельствует об ослаблении на железных дорогах дисциплины и об ослаблении как политического, так и технического воспитания кадров, освоения ими Правил технической эксплуатации.

Передовые стахановские методы работы на транспорте к данному моменту не занимают должного места, а на ряде дорог просто забыты, саботажники стахановско-кривоносовского движения до сих пор еще не сдаются, они довольны тем, что многие честные обыватели или бюрократы, не замечая саботажа и предельчества, сами помогают затиранию лучших людей, вместо их поощрения и всяческой поддержки.

Хозяйственные и инженерно-технические работники не возглавили стахановского движения, а партийно-политические работники ослабили внимание к людям вопреки указаний нашего любимого товарища **Сталина**, что на транспорте «все велики, все значительны», ослабили политическую воспитательную работу среди работников всех профессий, а зимой допустили даже растерянность, явную демобилизацию и ослабление дисциплины.

За последние годы на транспорте выдвинуто много новых кадров — это великая сила. Однако, этот молодой командно-политический состав, выдвину-

тый на командные должности, предоставлен был самому себе, не овладел еще большевизмом и еще не знает, как следует, технику дела, а НКПС не обеспечил своевременную оперативную помощь им и отсутствием воспитания и помощи порождал среди некоторых из них растерянность и неуверенность в работе.

Самокритика — это «ключ, — как говорил товарищ **Сталин,** — при помощи которого мы вскрываем и устраняем недостатки социалистического строительства и движемся вперед». Эта самокритика за последние полгода ослабла, на транспорте начала возрождаться оппортунистическая болезнь замазывать недостатки, оправдывать и даже похвастаться хотя бы и предполагаемыми успехами.

Все эти факты свидетельствуют о том, что многие руководящие работники НКПС и дорог, после того, как железнодорожный транспорт был основательно очищен от троцкистско-бухаринской банды вредителей, шпионов и диверсантов, не сумели по-сталински подойти к делу, сплотить всех честных людей, организовать по-большевистски проверку исполнения и допустили резкое не оправдываемое никакими естественными и подчас законными зимними затруднениями ухудшение работы железнодорожного транспорта.

Обеспечение нового подъема железнодорожного транспорта и подготовка к зиме 1938 — 1939 гг. требуют, чтобы в центре работы были поставлены задачи:

Ускорение оборота вагонов, улучшение оборота паровоза, ликвидация крушений и аварий, в особенности из-за нарушения Правил технической эксплуатации (прием на занятый путь, проезд закрытых сигналов и т. п.).

Восстановление и всемерное развитие всех стахановско-кривоносовских методов работы на транспорте по всем профессиям от машиниста, слесаря, диспетчера до стрелочника и путеобходчика. При этом должно быть обеспечено, чтобы кривоносовцам выдавали аккуратно установленную прогрессивную оплату и премиальные тем профессиям, которые не работают на сдельщине.

Создание устойчивости кадров, ликвидация безудержной текучки, неразумных перестановок и дергания работников без нужды и оснований.

Усиление политического воспитания и овладение большевизмом в первую очередь командно-политических кадров. В борьбе за дисциплину главный упор взять на политическое воспитание и общественное воздействие, не допуская при этом, как это имело место в ряде пунктов, массовых взысканий и наказаний. Меры дисциплинарных взысканий применять к неисправимым срывщикам нормальной работы железных дорог и нарушителям законов, памятуя, что дисциплина на транспорте есть основа слаженности всей работы, быстрого и безаварийного движения поездов по графику и выполнения государственных планов погрузки и перевозок.

Техническое обучение кадров как командных, так и рядовых работников; в первую очередь преподавание Правил технической эксплуатации и изучение изданных основных решений Партии и Правительства, приказов НКПС по железнодорожному транспорту. Командный состав должен знать, что он будет экзаменоваться на знание им не только ПТЭ, но и главных приказов.

Организация проверки исполнения решений Партии и Правительства и приказов НКПС.

Приказываю:

I

По улучшению движения поездов, ускорению оборота вагонов и улучшению грузовой работы

1. Начальнику Центрального управления движения, начальникам дорог, служб и отделений движения в течение мая и июня организовать на станциях проверку выполнения приказов НКПС № 100/Ц от 15 апреля 1935 г. и № 76/Ц от 27 мая 1936 г., в особенности пунктов, касающихся улучшения

работы технических станций по формированию поездов, по одновременному формированию и расформированию поездов и широкому применению на горочных станциях стахановско-кривоносовских методов работы Кожухаря и Краснова. В особенности принять меры по освоению механизированных горок и централизованных стрелок, подготовке и обучению кадров и т. п.

2. Начальникам служб движения взять под особое наблюдение, сократить до установленных норм наличие вагонов в первую очередь на станциях: Пенза, Куйбышев, Кинель, Арысь, Урсатьевская, Горький, Основа, Лиски, Лихая, Батайск, Свердловск, Курган, Омск, Петропавловск, Сортировочная (Томской ж. д.), Новосибирск, имеющих на 15 мая свыше 23000 вагонов избытка против норм, установленных на май месяц.

Принять оперативные меры помощи и улучшения работы следующих 40 станций, особенно плохо работавших зимой 1937/38 г. и в предыдущие годы:

1. Ленинградский узел
2. Бойня Московско-Окружной ж. д.
3. Кусково
4. Курск
5. Люботин
6. Елец
7. Лиски
8. Лихая
9. Минеральные Воды
10. Махач-Кала
11. Киевский узел
12. Казатин
13. Одесский узел
14. Горький
15. Всполье
16. Вологда
17. Киров
18. Балашов
19. Саратов
20. Пенза
21. Дема
22. Кинель
23. Батраки
24. Оренбург
25. Арысь
26. Урсатьевская
27. Каган
28. Красноводск
29. Свердловск
30. Омск-Сорт.
31. Новосибирск
32. Красноярск
33. Тайшет
34. Черемхово
35. Улан-Удэ
36. Хилок
37. Чита I
38. Куйбышевка-Восточная
39. Хабаровск II
40. Ворошиловск-Уссурийский

По всем остальным станциям, выделенным приказом № 162/Ц от 5 ноября 1936 г., проверить их состояние, оказывая им необходимую помощь.

3. Начальникам служб и отделений движения и станций ввести обязательное составление суточных и сменных планов работы станций, обеспечивая правильное использование станционных путей для приема, формирования и отправления поездов.

4. Начальникам станций и отделений движения систематически проверять правильность формирования поездов и принимать меры для предупреждения и устранения случаев неправильного формирования.

5. Начальникам отделений движения немедленно восстановить информацию о подходах поездов к сортировочным и участковым станциям. Установить персональную ответственность дежурных по станциям и по отделениям движения за своевременность и точность этой информации.

6. Начальникам отделений движения лично расследовать каждый случай задержки поездов у входных сигналов или на ближайших станциях, привлекая виновных к ответственности как дезорганизаторов работы железнодорожного транспорта.

7. Обеспечить выполнение п. 9 приказа № 100/Ц от 15 апреля 1935 г. о повышении роли и ответственности главных кондукторов за продвижение товарных поездов строго по расписанию. Начальникам служб и отделений движения не допускать нарушения прав, предоставленных главному кондуктору (право обращаться к диспетчеру по селектору в случае неправильной задержки поезда).

17 1065

8. Начальникам отделений движения и паровозного хозяйства ежесуточно рассматривать поездное положение участков, решающих узлов, приемо-сдаточных пунктов между дорогами и отделениями, и ежедневно, через два часа по окончании отчетных суток, вместе с диспетчерским коллективом, анализировать график исполненного движения поездов и график оборота паровозов, принимая меры к устранению причин, нарушающих движение поездов по графику.

9. Считать неправильным, что на некоторых дорогах не ведутся поездные положения и начальники дорог ежедневно не проверяют состояния движения поездов на участках. Начальникам дорог организовать ведение поездных положений на дорогах не менее 4 раз в сутки и лично проверять их не менее 2 раз, принимая оперативные меры к ускорению продвижения поездов.

10. Начальникам отделений движения и паровозного хозяйства ежедневно к 14 часам составлять суточный план обеспечения погрузки и выгрузки и отправление поездов, с указанием времени отправления и номеров паровозов, обеспечивающих отправление составов поездов по графику.

11. Начальникам отделений движения и паровозного хозяйства, начальникам политотделов отделений и их заместителям каждую декаду сопровождать по 2—4 поезда на участке, с целью выявления и устранения причин, задерживающих движение поездов.

12. Начальникам дорог организовать оперативные группы анализа работы дорог, в составе 2—3 человек, из опытных работников, на обязанность которых возложить проведение оперативного анализа текущей работы дорог, с разработкой мероприятий по устранению и предупреждению затруднений. Анализ работы дорог не менее 3 раз в месяц присылать в НКПС не позже, чем на второй день по истечении декады или месяца.

13. Начальникам Центрального управления движения и Центрального управления паровозного хозяйства до 1 июня проверить приказ НКПС № 78/Ц от 28 мая 1936 г. в части выполнения, установленных весовых норм поездов и разработать необходимые мероприятия по унификации весовых норм в соответствии с обращающимися и намечаемыми в 1938 г. к обращению сериями грузовых паровозов по основным направлениям и в первую очередь в направлении от Красноводска до Куйбышева и до Владивостока, а также от Купянска до Батраков.

14. Центральному управлению движения и Центральному грузовому управлению НКПС установить строгий контроль за выполнением дорогами Восточной Азии и Урало-Сибирского отдела плана погрузки грузов, в особенности назначением на дороги Центра, Юга и Кавказа, добиваться перевыполнения ими плана, не только с точки зрения погрузки, но и как средства правильного распределения вагонного парка по сети. Одновременно каждодневно следить за погрузкой дорогами Центра, Юга, Кавказа по направлениям, в особенности, на дороги Восточной Азии, Урало-Сибири и Дальнего Востока и докладывать Народному комиссару и первому заместителю о необходимых мерах регулировки.

15. Начальнику Центрального грузового управления и начальникам дорог разработать конкретный план вывоза залежавшихся грузов и в первую очередь грузов первой категории. Считать центральной задачей ликвидацию всех залежей грузов и впредь обеспечивать погрузку в первую очередь грузов первой категории.

16. Предупредить работников Центрального управления движения, что каждое серьезное затруднение (пробка) будет рассматриваться в первую очередь под углом зрения проверки предупредительных мер, принятых Центральным управлением движения.

17. Начальникам грузовых служб, начальникам служб движения, начальникам отделений и начальникам станций до 1 июля увеличить процент отправительской маршрутизации не менее чем на 25%, для чего погрузку массовых грузов производить исключительно отправительскими маршрутами.

Обеспечить своевременное формирование порожняковых составов для маршрутной погрузки, широко применить календарное планирование погрузки и организованный подвод групп вагонов к узлам.

18. Начальникам дорог, служб и отделений движения, начальникам станций проверить к 1 сентября и усилить освещение станционных помещений и путей, сортировочных платформ и погрузочных дворов, проверить и привести в исправность все хозяйство керосинового и керосино-калильного освещения, привести в порядок отопление в ожидалках для грузчиков, проверить обеспечение мест массового слива подогревательным оборудованием.

II

По улучшению работы паровозного хозяйства и оборота паровозов

19. Начальнику Центрального управления паровозного хозяйства, начальникам паровозных служб, отделений паровозного хозяйства и депо в течение мая и июня организовать в каждом паровозном отделении и депо проверку выполнения приказов НКПС № 183/Ц от 7 августа 1935 г. и № 80/Ц от 25 апреля 1937 г., сосредоточив главное внимание на ускорении оборота паровозов и организации работы паровозов по графику, ликвидации нарушений строенной езды и сверхурочной работы машинистов, улучшении качества ремонта паровозов депо и ухода за ними со стороны паровозных бригад.

20 Начальникам паровозных служб взять под особое наблюдение и оказать помощь в работе следующим 57 депо, плохо работавшим зимой 1937/38 гг. и в предыдущие годы:

1. Вологда
2. Александров
3. Рыбное
4. Пенза
5. Рузаевка
6. Горький
7. Владимир
8. Петрозаводск
9. Волховстрой
10. Коростень
11. Казатин
12. Белгород
13. Лозовая
14. Глубокая
15. Лиски
16. Россошь
17. Узловая
18. Елец
19. Ожерелье
20. Кавказская
21. Минеральные Воды
22. Гудермес
23. Ртищево
24. Балашов
25. Аткарск
26. Уфа
27. Дема
28. Похвистнево
29. Агрыз
30. Юдино
31. Казалинск
32. Оренбург
33. Саксаульская
34. Эмба
35. Самарканд
36. Урсатьевская
37. Каган
38. Чарджоу
39. Казанджик
40. Челябинск
41. Курган
42. Ишим
43. Петропавловск
44. Барабинск
45. Хилок
46. Тайшет
47. Зима
48. Красноярск
49. Чита I
50. Им. Л. М. Кагановича
51. Сковородино
52. Куйбышевка-Восточная
53. Ерофей Павлович
54. Могоча
55. Облучье
56. Хабаровск
57. Ворошиловск-Уссурийский

По каждому из этих депо наметить мероприятия, обеспечивающие улучшение их работы, ускорение оборота паровозов по внедрению опыта передовых депо Тайга, Тула, Славянск по выполнению промывочного ремонта в одну смену, кольцевой езды по опыту машинистов депо Орел и свои предложения представить НКПС к 15 июня с. г.

21. Начальникам дорог и паровозных служб снизить процент больных паровозов в деповском ремонте во II и III кварталах не менее, чем на 5%, и снизить простои паровозов в подъемочном и промывочном ремонте не менее, чем на 50%.

22. Обеспечить хороший уход и высокое качество ремонта и добиться ликвидации межпоездного ремонта, для чего при подъемочном ремонте паровозов, наряду с работами по котлу, обратить особое внимание на ремонт прессмасленок, насосов, сальников и инжекторов, неисправное действие которых является причиной массовых порч паровозов в пути.

23. Начальникам паровозных служб организовать проверку пункта 21 приказа № 80/Ц от 25 апреля 1937 г. и пунктов 15 и 16 приказа № 78/Ц от 28 мая 1936 г. об осмотре паровоза перед постановкой на ремонт и приемке его из ремонта лично начальником депо или его заместителем и доложить мне к 15 июня о мерах, принятых к злостным нарушителям этих пунктов.

24. К 15 июня укомплектовать полностью комплексные бригады по ремонту паровозов, снабдив их исправным инструментом, восстановить во всех депо бригады для ремонта и подготовки заменяемых на паровозах деталей.

25. К 1 октября полностью закончить капитальный и текущий ремонт зданий депо, ремонт парового отопления и котельных установок, отремонтировать и опробовать поворотные круги, угольные эстакады, углеподъемные краны, оборудование сушилок для песка, завезти достаточное количество песка, а к 1 сентября создать в каждом депо неснижаемый запас наиболее ходовых деталей.

26. Отремонтировать к 15 октября гидротехнические сооружения: плотины, колодцы, галлереи, фильтры и отеплить войлоком и соломой гидроколонки.

27. К 15 октября отеплить паровозные будки стеклами, брезентами, дверьми и половым настилом, а также отеплить подверженные замерзанию части паровозов (питательные и водоприемные трубы, масленки, маслопроводы, водоподогреватели и их трубы и т. д.).

III

По улучшению работы вагонного хозяйства и подготовке вагонного парка к зиме 1938/39 гг.

28. Начальнику Центрального управления вагонного хозяйства, начальникам вагонных служб, участков и вагоноремонтных пунктов и депо организовать в течение мая — июня проверку выполнения приказов НКПС № 83/Ц от 29 мая и № 68/Ц от 16 мая 1936 г. и № 121/Ц от 15 июня 1937 г. по вагонному хозяйству, сосредоточив главное внимание на сокращении отцепок вагонов в пути по неисправности вагонов и лучшей организации работы поездных вагонных мастеров, улучшении работы вагоноремонтных пунктов, в особенности, по безотцепочному ремонту вагонов.

29. Начальникам дорог, вагонных служб и вагонных участков не позднее 1 ноября обеспечить все вагонные участки и вагоноремонтные пункты зимней смазкой, проинструктировав смазчиков об условиях ее применения, отремонтировать и привести в надлежащий порядок все служебные помещения, связанные с ремонтом вагонов: ремонт крыш, вставка стекол, промывка и протирка фонарей, устранение щелей, пригонка дверей и окон, полов и т. п.

30. Центральному управлению вагонного хозяйства НКПС и начальникам дорог пересмотреть состояние всех цистерн, находящихся в резерве, привести их в полную исправность, подготовить запас крышек колпаков, сливных приборов, заглушек, запорных клапанов, привести в полную исправность промывочно-пропарочные станции в Баку, Махач-Кале, Грозном, Одессе, Трудовой, Батайске.

31. Центральному управлению вагонного хозяйства, начальникам дорог и вагонных служб отремонтировать на заводах не позднее 15 сентября вагоны-паровики центрального отопления, проверить наличие и качественное состояние резиновых междувагонных соединений, закончить к 1 сентября набор истопников пассажирских вагонов, отремонтировать к этому же сроку весь

отопительный инвентарь (совки, колосники, резаки, колуны, кочерги, ящики для подачи топлива, тележки, сани и т. п.).

32. Начальнику Центрального управления вагонного хозяйства к 1 июня разработать мероприятия, обеспечивающие безотказное действие автотормозов при низких температурах.

IV

По улучшению работы путевого хозяйства и подготовке к зиме 1938/39 гг.

33. Начальнику Центрального управления пути, начальникам служб и дистанций пути организовать проверку выполнения приказа НКПС № 79/Ц от 28 мая 1936 г. «Об улучшении текущего содержания пути и установлении классификации путейских работ (по реконструкции, капитальному и среднему ремонту)», обратив особое внимание на п. 2 о порядке работ по текущему содержанию пути, п. 5 о введении технических норм объема работ и потребности в рабочей силе по текущему содержанию пути.

34. Начальникам служб пути организовать путевые работы так, чтобы вся программа ремонта 1938 года была выполнена, не задерживая при этом движение поездов, используя для ремонта, так называемые, «окна» в графике и строя всю работу на основе оправдавшего себя опыта передовых дистанций пути.

35. Начальникам дорог, служб пути, машиннопутевых станций, дистанций пути:

а) организовать все работы по капитальному, среднему ремонту и смену рельсов на дорогах Востока, Урало-Сибири и Кировской и закончить к 1 октября, а на остальных дорогах — 15 октября.

б) до 1 октября ликвидировать аварийные очаги на дорогах, в особенности следующие аварийные очаги:

Ленинская — направление Москва — Мичуринск, 3 дистанция пути, Рязань — Рузаевка, 5,7 дистанции пути;

Рязано-Уральская — направление Пенза — Балашов 12, 18 и 20 дистанции пути;

Томская — Алтайское направление и Сортировочная — Проектная, 5, 9, 11, 1, 16, 17, 19 и 20 дистанции пути;

Им. т. В. В. Куйбышева — участок Абдулино — Кропачево, 7, 8, 9 и 10 дистанции пути;

Южно-Уральская — направление Челябинск — Шарташ и Челябинск — Кропачево, 1, 2, 4 и 5 дистанции пути;

Горьковская — направление Горький — Котельнич и Киров — Котлас, 8, 9 и 15 дистанции пути;

Южная — Лозовая — Полтава — Ромодан — Основа — Льгов, 7, 11 и 14 дистанции пути;

Сталинградская — Сталинград — Поворино и Сталинград — Сальск, 2, 3 и 4 дистанции пути;

Вост.-Сибирская — Тайшет — Петровский завод, 1, 9 и 11 дистанции пути;

Северо-Донецкая — Купянск — Дебальцево, Чернухино — Чистяково, 7, 10 дистанции пути;

в) обеспечить окончание строительства 195 км снеговых заборов, заготовку 880 тысяч новых снеговых щитов, кольев и отремонтировать старые не позже 1 октября с тем, чтобы расстановку их закончить соответственно климатическим условиям в период с 15 октября до 1 ноября;

г) заключить к 1 октября с. г. договора с местными территориальными организациями (колхозами, МТС, совхозами, сельсоветами) на рабочую силу и транспорт и к 1 ноября полностью обеспечить привлекаемых к снегоборьбе колхозников, рабочих совхозов, МТС оборудованными помещениями для временного жилья, продовольствием и горячим питанием, постоялыми дворами и фуражом для лошадей.

36. Начальникам паровозоремонтных заводов отремонтировать не позже 1 октября капитальным и средним ремонтом снегоочистители «Лесли», а начальникам вагоноремонтных заводов закончить к этому же сроку капитальный и средний ремонт вагонных снегоочистителей.

Начальнику управления пути и начальнику Треста вагоноремонтных заводов обеспечить ликвидацию вредительства в производстве снегоочистителей Гавриченко и к зиме полностью выполнить намеченную программу.

Начальникам дорог закончить к 1 октября текущий ремонт и годовой осмотр всех остальных снегоочистителей, проверив и снабдив все снегоочистители необходимым инвентарем и оборудованием. По окончании ремонта провести пробные поездки для проверки готовности всех снегоочистителей к работе.

37. Начальникам Центрального управления пути и Центрального планово-экономического отдела пополнить покилометровый запас рельсов на дорогах, в первую очередь, на решающих направлениях, в следующие сроки: к 1 августа — 75% и к 1 октября — полностью по установленным нормам.

38. К 1 августа обеспечить дорожных мастеров старогодными рельсами для замены остродефектных рельсов, в первую очередь на главных линиях.

39. Начальникам дорог и начальникам служб пути составить планы ликвидации предупреждений по изношенности рельсов и стрелок, по гнилости шпал, болезни насыпи, ремонта и усиления мостов и пр. с тем, чтобы к 1 августа были сняты все предупреждения по главным направлениям, а к 1 октября — по всем остальным направлениям.

V

По борьбе с крушениями и авариями и укреплению дисциплины

40. Начальникам дорог и служб управлений дорог, ревизорам НКПС по безопасности движения взять под особое наблюдение и строгий контроль работу аварийных станций, депо, дистанций пути, вагонных участков и обеспечить в короткий срок их полное оздоровление.

Начальникам дорог осуществить большее наблюдение за работой службы связи и сигнализации, в особенности по обслуживанию сигналов и выполнению строительной програмым до вступления в зиму.

41. Начальникам дорог, начальникам отделений иметь систематические совещания с ревизорами НКПС по безопасности движения и принимать оперативные меры к реализации их ценных предложений.

42. Начальникам дорог, политотделов и других подразделений железнодорожного транспорта развернуть организационную и политическую воспитательную работу по укреплению дисциплины на транспорте (борьба с прогулами, опозданиями), по выполнению Правил технической эксплуатации (борьба с браком в работе), не допуская массовых взысканий, но в то же время применяя строгие меры по отношению к злостным нарушителям трудовой дисциплины, в особенности, допускающим прием поездов на занятый путь и проезды закрытых сигналов.

43. Начальникам дорог, политотделов и всех остальных подразделений железнодорожного транспорта обеспечить внимательный подход к работникам железнодорожного транспорта и своевременный разбор их заявлений как в отношении недостатков работы, так и личных нужд.

44. Начальникам дорог обеспечить к зиме ремонт жилищ и общежитий рабочих.

45. Начальникам Центрального управления движения, Центрального управления паровозного хозяйства, начальнику Центрального отдела приема и увольнения, начальникам дорог, в особенности, дорог Урало-Сибири, Востока и Восточной Азии немедленно начать укомплектование кадрами всех профессий. Для этого не позднее 1 июня учесть и представить в НКПС точный перечень всех нехватающих кадров, начиная от стрелочника и кончая командным составом.

Не позднее 5 июня развернуть сеть курсов по подготовке кадров, обучению Правилам технической эксплуатации и т. п.

На совещании восточных дорог поставить специально доклад об укомплектовании кадрами.

46. Председателю Научно-технического совета, начальникам Центральных управлений движения, паровозного хозяйства, вагонного хозяйства и материально-технического снабжения в 15-дневный срок подготовить предложения о техническом оснащении и техническом усовершенствовании рационализаторского характера (смазка и т. п.), облегчающие работу поездов и паровозов в зимних условиях.

47. Начальнику Центрального управления материально-технического снабжения разработать и осуществить мероприятия по своевременной заготовке различных материалов к зиме и снабжению ими дорог. Одновременно разработать специальный приказ об улучшении дела снабжения, в особенности, по борьбе с бесхозяйственностью в расходовании, распределении и хранении материалов и оборудования.

* * *

Совещание начальников дорог и начальников политотделов и актива НКПС не только вскрыло основные недостатки в работе, но и показало, что кадры на железнодорожном транспорте в основной своей массе здоровы, горят желанием и энтузиазмом с удвоенной энергией исправить недостатки работы всего железнодорожного транспорта, новой уверенной, твердой, Сталинской поступью обеспечить новый подъем железнодорожного транспорта.

Самое важное в данный момент — умелое сочетание немедленного подъема и улучшения работы дорог с упорной и длительной работой по всестороннему улучшению работы транспорта и подготовке к предстоящей зиме.

Успешный подъем транспорта, немедленное и полное оздоровление железных дорог, подготовка всего транспорта и его отдельных звеньев к зимним условиям работы будут лучшей проверкой командно-политическому составу.

Большевистской самокритикой по-боевому исправить недостатки прошлой зимы, ликвидировать последствия подлого вредительства и с честью выполнить задачи, возложенные на железнодорожников Партией, Правительством и вождем народов товарищем **Сталиным.**

Народный комиссариат путей сообщения уверен, что командно-политический состав депо, станций, дистанций, отделений, управлений дорог и все передовики-кривоносовцы, как подобает большевикам, партийным и непартийным, по-боевому возьмутся за укрепление сознательной дисциплины и, опираясь на стахановцев-кривоносовцев, ударников и всех честных железнодорожников, наведут порядок на дорогах и добьются новых побед не только в деле количественного и породового выполнения планов погрузки и перевозок, но особенно в деле улучшения качества, четкости, слаженности работы всего железнодорожного транспорта. Наша великая железнодорожная держава достойна и требует от нас, железнодорожников, того, чтобы «транспорт был четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером».

Обеспечим же великую Сталинскую страну мощным, культурным социалистическим транспортом.

Вперед, к новым победам, товарищи железнодорожники!

Народный комиссар путей сообщения **Л. Каганович**

ТРЕТИЙ ПЯТИЛЕТНИЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР (1938 — 1942 гг.)

[Из постановления XVIII съезда ВКП(б)]

I. Итоги второй пятилетки и основные задачи третьего пятилетнего плана

...2. Задания второй пятилетки в области промышленности и транспорта выполнены досрочно. Вторая пятилетка выполнена промышленностью к 1 апреля 1937 года, то есть в 4 года и 3 месяца, причем и во второй пятилетке особенно быстро росла тяжелая промышленность. Вторая пятилетка по перевозкам железнодорожного транспорта с превышением выполнена в 4 года...

...5. Теперь, когда СССР сложился как социалистическое государство, закончил в основном техническую реконструкцию народного хозяйства и по уровню техники производства в промышленности и сельском хозяйстве стоит впереди любой капиталистической страны — Европы, — теперь мы можем и должны во весь рост практически поставить и осуществить решение основной экономической задачи СССР: догнать и перегнать также в экономическом отношении наиболее развитые капиталистические страны Европы и Соединенные Штаты Америки, окончательно решить эту задачу в течение ближайшего периода времени.

Для этого необходим дальнейший значительный рост технического вооружения всех отраслей народного хозяйства и, следовательно, всемерное развитие машиностроения и всей тяжелой промышленности, решительное улучшение всей организации и технологии производства с широким внедрением новейших достижений науки и изобретений, количественный и, особенно, качественный рост производственных кадров и высокое освоение техники в промышленности, на транспорте и в сельском хозяйстве. В соответствии с указанием Ленина о том, что «производительность труда, это, в последнем счете, самое важное, самое главное для победы нового общественного строя», мы должны обеспечить всемерное развертывание социалистического соревнования и стахановского движения, неуклонное укрепление трудовой дисциплины во всех предприятиях и учреждениях, во всех колхозах, мы должны обеспечить достойную социалистического общества высокую производительность труда рабочих, крестьян, интеллигенции.

Вместе с тем необходимо обеспечить такой рост народного дохода и развитие товарооборота, чтобы за годы третьей пятилетки поднять народное потребление в полтора-два раза. Для этого, наряду с усиленным подъемом тяжелой и оборонной индустрии необходимо развернуть работу по поднятию производства товаров широкого потребления и пищевых продуктов, а также обеспечить возможность соответствующего роста реальной заработной платы рабочих и служащих, роста доходов колхозников.

В соответствии с этими основными задачами третьей пятилетки, необходимо обеспечить значительный подъем культурного уровня всей массы трудящихся города и деревни, осуществить крупный шаг вперед в историческом деле поднятия культурно-технического уровня рабочего класса, передовой и руководящей силы социалистического общества, до уровня работников инженерно-технического труда.

Гигантский рост промышленности и всего народного хозяйства в третьей пятилетке и необходимость обеспечения его дальнейшего бесперебойного подъема в соответствии с общегосударственным планом, особенно в условиях нарастания агрессивных сил империализма во внешнем окружении СССР, требуют создания крупных государственных резервов, прежде всего, по топливу, электроэнергии и некоторым оборонным производствам, а также по развитию транспорта, с правильным размещением по соответствующим районам страны, устранением непроизводительных и дальних перевозок и обеспечением основных экономических очагов страны максимальным количеством ресурсов на месте.

10—21 марта 1939 г.

Резолюция XVIII Съезда ВКП(б). Госполитиздат, стр. 12, 13, 1939 г.

ПЛАН РОСТА ПРОИЗВОДСТВА В ТРЕТЬЕЙ ПЯТИЛЕТКЕ

[Из постановления XVIII съезда ВКП(б)]

...15. Съезд устанавливает рост грузооборота железнодорожного транспорта с 355 миллиардов тонно-километров в 1937 году до 510 миллиардов тонно-километров в 1942 году; речного транспорта — с 33 миллиардов до 58 миллиардов тонно-километров; морского транспорта — с 37 миллиардов тонно-километров до 51 миллиарда тонно-километров. Важнейшей задачей транспорта является упорядочение планирования грузооборота с целью всемер-

ного сокращения дальних железнодорожных перевозок, ликвидации встречных и нерациональных перевозок и дальнейшего повышения удельного веса водного и автотранспорта в грузообороте страны.

Повысить производительность труда в третьей пятилетке на 32 процента на железнодорожном транспорте и на 38 процентов на водном транспорте, механизировать погрузочно-разгрузочные работы на железнодорожном, водном и автомобильном транспортах.

16. Съезд устанавливает следующие задания по железнодорожному транспорту на третью пятилетку:

а) Увеличить парк локомотивов на 8 000 единиц, в этом числе серии «ФД» на 1 500 паровозов, конденсационных паровозов на 4 200, пассажирских паровозов серии «ИС» на 1 500. Конденсационные паровозы в ближайшие годы должны занять ведущее место в грузовом парке паровозов.

б) Увеличить вагонный парк грузовых вагонов на 225 тысяч четырехосных, парк пассажирских вагонов — на 15 тыс. Оборудовать автосцепкой 300 тысяч вагонов действующего товарного парка и 4 тысячи пассажирских вагонов. Оборудовать автотормозами 200 тыс. вагонов действующего товарного парка. Расширить ремонтную базу паровозов и вагонов, особенно на дорогах Урала, Средней Азии, Сибири, Дальнего Востока. Подготовить производственную базу для ремонта конденсационных паровозов.

в) Обеспечить дальнейшую реконструкцию железнодорожного транспорта и особенно железнодорожного пути. В третьем пятилетии построить и сдать в эксплоатацию 11 тысяч километров железных дорог и произвести укладку вторых путей на протяжении 8 тысяч километров.

г) Электрифицировать 1 840 километров железных дорог, в первую очередь горных дорог, линий, имеющих напряженные размеры грузооборота, а также крупнейшие узлы с интенсивным пригородным движением. Всемерно внедрять автоблокировку, диспетчерскую сигнализацию и применение автостопов.

д) Развить железнодорожные станции и узлы, в первую очередь на направлениях, связывающих Донбасс с Кривым Рогом, Ленинградом и Москвой, восточные районы Урала, Северный край, Мурманскую область с центральной частью СССР, Западную Сибирь со Средней Азией, на дорогах Юго-Западных, Западных и Восточных.

17. Съезд устанавливает следующие задания по водному, автомобильному и воздушному транспорту на третью пятилетку:

а) Ликвидировать отставание водного транспорта, повысить его роль в обслуживании народного хозяйства, особенно в перевозках массовых грузов: лес, хлеб, уголь, нефть. Улучшить техническое состояние морского и речного флота, пополнить его более совершенными типами судов, широко внедрить газогенераторные установки на речных судах. Расширить строительство судоремонтной базы и морских портов.

Провести широкие мероприятия по реконструкции и приведению в порядок существующих водных путей, реконструировать путь Астрахань — Горький — Рыбинск — Москва с тем, чтобы в конце третьей пятилетки создать глубоководный транзитный путь от Астрахани до Москвы с обеспечением глубины на всех перекатах не меньше 2,6 метра. Развернуть реконструкцию Волго-Балтийского водного пути. Общее протяжение внутренних судоходных водных путей увеличить за пятилетие со 102 тысяч километров до 115 тысяч километров.

В третьем пятилетии разработать схему комплексной реконструкции рек: Волги, Дона и Днепра, подготовить мероприятия по поддержанию уровня Каспийского моря и приступить к строительству Волго-Донского соединения.

Превратить к концу третьей пятилетки Северный Морской Путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком.

б) Организовать регулярное движение автомобильного транспорта на автомагистралях, трактах и грузонапряженных подъездах к городам, железнодорожным станциям и водным путям. Обеспечить необходимую ремонтную базу для автотранспорта. Развить строительство гаражей и безгаражных стоя-

нок, станций обслуживания и колонок по заправке автомобилей. Увеличить автоперевозки за пятилетие в 4,6 раза. Всемерно развить производство и применение автоприцепов в грузовом автотранспорте. Построить и реконструировать 210 тысяч километров дорог, решительно увеличив по сравнению со второй пятилеткой удельный вес строительства усовершенствованных гудронированных, асфальто-бетонных и бетонных дорог.

Одновременно обратить особое внимание на поддержание в надлежащем порядке существующих дорог, осуществляя своевременно необходимый текущий и восстановительный их ремонт.

в) Сосредоточить работу гражданской авиации на основных государственных линиях. Поднять техническое оборудование воздушных магистралей, расширив и улучшив наземные сооружения.

10—21 марта 1939 г.

Резолюция XVIII Съезда ВКП(б). Госполитиздат, стр. 22—24, 1939 г.

Объем капитальных вложений в транспортное хозяйство в третьем пятилетии

[Из постановления XVIII Съезда ВКП(б)]

б) В транспорт — 37,3 миллиарда рублей против 20,7 миллиарда рублей во второй пятилетке, или рост на 80 процентов.

Резолюция XVIII Съезда ВКП(б). Госполитиздат, стр. 24, 1939 г.

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений

Согласно представления Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов — Президиум Верховного Совета СССР постановляет:

1. Увеличить продолжительность рабочего дня рабочих и служащих во всех государственных, кооперативных и общественных предприятиях и учреждениях:

с семи до восьми часов — на предприятиях с семичасовым рабочим днем;

с шести до семи часов — на работах с шестичасовым рабочим днем, за исключением профессий с вредными условиями труда, по спискам, утверждаемым СНК СССР;

с шести до восьми часов — для служащих учреждений;

с шести до восьми часов — для лиц, достигших 16-ти лет.

2. Перевести во всех государственных, кооперативных и общественных предприятиях и учреждениях работу с шестидневки на семидневную неделю, считая седьмой день недели — воскресенье — днем отдыха.

3. Запретить самовольный уход рабочих и служащих из государственных, кооперативных и общественных предприятий и учреждений, а также самовольный переход с одного предприятия на другое или из одного учреждения в другое.

Уход с предприятия и учреждения, или переход с одного предприятия на другое и из одного учреждения в другое может разрешить только директор предприятия или начальник учреждения.

4. Установить, что директор предприятия и начальник учреждения имеет право и обязан дать разрешение на уход рабочего и служащего с предприятия или из учреждения в следующих случаях:

а) когда рабочий, работница или служащий согласно заключению врачебно-трудовой экспертной комиссии не может выполнять прежнюю работу вследствие болезни или инвалидности, а администрация не может предоставить ему другую подходящую работу в том же предприятии или учреждении, или когда пенсионер, которому назначена пенсия по старости, желает оставить работу;

б) когда рабочий, работница или служащий должен прекратить работу в связи с зачислением его в высшее или среднее специальное учебное заведение.

Отпуска работницам и женщинам служащим по беременности и родам сохраняются в соответствии с действующим законодательством.

5. Установить, что рабочие и служащие, самовольно ушедшие из государственных, кооперативных и общественных предприятий или учреждений, предаются суду и по приговору народного суда подвергаются тюремному заключению сроком от 2-х месяцев до 4-х месяцев.

Установить, что за прогул без уважительной причины рабочие и служащие государственных, кооперативных и общественных предприятий и учреждений предаются суду и по приговору народного суда караются исправительно-трудовыми работами по месту работы на срок до 6 месяцев с удержанием из заработной платы до 25%.

В связи с этим отменить обязательное увольнение за прогул без уважительных причин.

Предложить народным судам все дела, указанные в настоящей статье, рассматривать не более, чем в 5-дневный срок, и приговоры по этим делам приводить в исполнение немедленно.

6. Установить, что директора предприятий и начальники учреждений за уклонение от предания суду лиц, виновных в самовольном уходе с предприятия и из учреждения, и лиц, виновных в прогулах без уважительных причин — привлекаются к судебной ответственности.

Установить также, что директора предприятий и начальники учреждений, принявшие на работу укрывающихся от закона лиц, самовольно ушедших с предприятий и из учреждений, подвергаются судебной ответственности.

7. Настоящий Указ входит в силу с 27 июня 1940 года.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР **М. Калинин**

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР **А. Горкин**

Москва, Кремль. 26 июня 1940 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР

О повышении норм выработки и снижении расценок в связи с переходом на 8-часовой рабочий день

В связи со статьей первой Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. об увеличении продолжительности рабочего дня до 8 часов, Совет Народных Комиссаров СССР **постановляет:**

1. Сохранить без изменения существующие дневные тарифные (или расчетные) ставки и месячные должностные оклады рабочих и служащих.
2. Повысить нормы выработки и снизить сдельные расценки пропорционально увеличению продолжительности рабочего дня.
3. Проведение настоящего Постановления возложить на народных комиссаров, директоров предприятий и начальников учреждений.

Председатель Совнаркома Союза ССР **В. Молотов**

Управляющий Делами Совнаркома Союза ССР **М. Хломов**

ПРИКАЗ
НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

1 июля 1940 г. **№ 132/Ц**

Начальникам дорог, начальникам Подоров, начальникам Центральных управлений и отделов НКПС, начальникам отделений движения и паровозного хозяйства, начальникам политотделов отделений движения, начальникам трестов, начальникам: основных и оборотных депо, вагонных участков, дистанций пути, сигнализации и связи, начальникам станций и начальникам заводов.

О выполнении Указа Президиума Верховного Совета СССР «О переходе на 8-часовой рабочий день, на 7-дневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений» на железнодорожном транспорте

Проверкой исполнения Указа Президиума Верховного Совета СССР установлено, что та часть рабочих и служащих, которая работала на 7- и 6-часовом рабочем дне, с момента издания Указа бесперебойно перешла на 8-часовой рабочий день.

В то же время НКПС устанавливает, что в части запрещения самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений на некоторых дорогах (Рязано-Уральская, Северная и др.) не поставлена проверка исполнения, вследствие чего имеют место факты, когда часть самовольно уходящих с работы и часть прогульщиков не предается суду, хозяйственные и политические работники этих дорог не следят за прохождением дел, переданных в суд.

Приказываю:

I

По организации работы на 8-часовом рабочем дне и 7-дневной рабочей неделе

1. Установить для всех переводимых с 7-часового на 8-часовой рабочий день работников, связанных с движением поездов, 4-сменный график работы, наравне с теми работниками, связанными с движением поездов, которые ранее, до Указа, работали на 8-часовом рабочем дне (как-то: диспетчеры, дежурные по станции, путям и горкам, составители, сцепщики, стрелочники, башмачники, скрутчики, операторы, технические конторщики, дежурные по депо, кочегары депо, рабочие по подаче топлива на паровозы и экипировке, нарядчики бригад, рабочие по осмотру и безотцепочному ремонту вагонов, путевые обходчики, дежурные по вокзалу и другие работники с круглосуточной сменной работой).

В случае, если руководители депо, станций, вагонных участков, исходя из местных условий, сочтут целесообразным установление 3½-сменной работы, они должны свои предложения, вместе с графиком работы, представить на утверждение начальнику дороги, согласующему свое решение по данному вопросу с соответствующим начальником управления НКПС.

2. Для работников заводов: паровозо-вагоноремонтных, железнодорожного машиностроения, шпалопропиточных, строительных материалов, предприятий ЦОЛЕС, организация труда происходит на основе существующей сменности — 2- и, в отдельных случаях, 3-сменной работы. Для электростанций, компрессорных станций, котельных и т. п. начальнику завода предоставляется право устанавливать 3½-сменный график работы.

3. Для работников учреждений НКПС — трестов, управлений дорог, строительных контор время начала и окончания работы устанавливается начальником учреждения с учетом постановления местных советов.

4. Месячная норма рабочих часов для работников с помесячным учетом рабочего времени устанавливается в соответствии с количеством рабочих дней в каждом календарном месяце на основе 8-часового дня и 7-дневной рабочей недели.

В графике работ сменных работников должно быть предусмотрено полное использование их рабочего времени до установленной месячной нормы рабочих часов, предусмотрев в них замещение работников на время установленных законом отпусков.

5. Рабочий день для профессий, работающих во вредных производственных условиях, сохраняется действующий — 6- или 7-часовой по особому списку.

6. Продолжительность времени на обед в предприятиях и учреждениях устанавливается в зависимости от сменности работы: при 3-сменной работе — 20 минут, при 2- и односменной работе — по решению начальника хозяйственной единицы (депо, станции и пр.), но не более часа. Точно также им же устанавливается и время перерыва.

7. Для работников по ремонту подвижного состава, по текущему содержанию пути, заводов и предприятий, аппаратов управлений дорог, отделений и других хозяйственных единиц, работающих в одну, две и три смены и имеющих прерывную семидневную неделю, устанавливается постоянный выходной день — воскресенье.

Для работников со сменной круглосуточной работой — диспетчеров, дежурных по станциям, путям и горкам, составителей, сцепщиков, стрелочников, башмачников, скрутчиков, операторов, технических конторщиков, осмотрщиков вагонов, рабочих по безотцепочному ремонту вагонов, дежурных по депо, кочегаров депо, рабочих по подаче топлива на паровозы, нарядчиков бригад, рабочих по экипировке паровозов, путевых обходчиков, мостовых, тоннельных и переездных сторожей, весовщиков и других, а также паровозных и поездных бригад — общий еженедельный постоянный выходной день не устанавливается, а определяется сменным графиком работы.

Продолжительность рабочего дня накануне еженедельного отдыха не сокращается.

Кроме еженедельных дней отдыха (воскресенье для работающих на прерывной рабочей неделе и дня отдыха для работников со сменной работой), нерабочими днями также являются: 22 января, 1 и 2 мая, 7 и 8 ноября и 5 декабря.

II

О нормах и расценках

8. Для рабочих и служащих, ранее работавших на 7-часовом рабочем дне, с переводом их на 8-часовой рабочий день нормы выработки и расценки соответственно изменяются, а именно: повышаются нормы выработки на 14,3%, а сдельные расценки снижаются на 12,5%.

9. Для части работников, работавших сдельно на 6-часовом рабочем дне (проектные организации, таксировщики отделов доходов, фабрики механизированного учета и др.), с переводом на 8-часовой рабочий день нормы выработки повышаются на 33%, а сдельные расценки снижаются на 25%.

10. Дневные ставки и месячные должностные оклады рабочих и служащих остаются без изменения. Часовые тарифные ставки изменяются в соответствии с удлинением рабочего дня.

11. Для рабочих и служащих, остающихся по вредности производства на 6- или 7-часовом рабочем дне, нормы выработки и расценки не изменяются.

III

Об исполнении Указа Президиума Верховного Совета Союза ССР о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений

12. Начальникам дорог, Подоров, предприятий и учреждений железнодорожного транспорта лично контролировать осуществление Указа Президиума Верховного Совета Союза ССР от 26 июня 1940 г. о запрещении самовольного ухода с предприятий и учреждений и принятии мер по отношению к прогульщикам.

В 3-дневный срок проверить действия всех начальников предприятий и учреждений по исполнению Указа, привлечь к судебной ответственности, согласно пункта 6 Указа Президиума Верховного Совета «За уклонение от предания суду лиц, виновных в самовольном уходе с предприятия и из учреждения, и лиц, виновных в прогулах без уважительных причин».

Не позднее 4 июля 1940 года доложить мне о принятых мерах.

13. Проверить работу Отделов приема и увольнения, инструктировав их, учитывая, что с изданием Указа характер их работы изменяется. Главная их задача в настоящее время состоит: в выявлении нарушителей Указа, помощи начальнику предприятия и учреждения по оформлению и передаче дел в народный суд, подготовке предложений для начальника предприятий и учреждения по заявлениям, поступающим об увольнении.

14. Начальникам предприятий и учреждений проверить правильность ведения табеля прихода на работу и ухода с работы (вывешивание и снятие номерков, своевременный учет номерков, сверка количества номерков с фактическим количеством рабочих и т. д.).

После проверки устанавливать точные сроки исправления обнаруженных недостатков. Проявить особую требовательность в точном ведении табеля, памятуя, что правильное ведение табеля обеспечивает успешную борьбу с прогульщиками.

Предупреждаю начальников дорог и начальников Подоров об их ответственности за выполнение этого важнейшего Указа Президиума Верховного Совета и постановления Правительства. Приказываю не реже одного раза в три дня докладывать мне о ходе исполнения Указа Президиума Верховного Совета, о мерах, принимаемых руководством дороги, в частности, о количестве передаваемых дел в суд.

Народный комиссар путей сообщения Л. Каганович

СОДЕРЖАНИЕ

Раздел IV. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРИОД БОРЬБЫ ПАРТИИ ЗА СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЮ СТРАНЫ

(1926—1929 гг.)